

SAIMAAN AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalous/Lappeenranta
Liiketalouden koulutusohjelma
Yritysten ja taloushallinnon juridiikan suuntautumisvaihtoehto

Jutta Pakkanen

KULJETUSLIIKKEEN TYÖTURVALLISUUS

Opinnäytetyö 2009

TIIVISTELMÄ

Jutta Pakkanen

Kuljetusliikkeen työturvallisuus, 73 sivua

Saimaan ammattikorkeakoulu, Lappeenranta

Liiketalous, Liiketalouden koulutusohjelma

Yritysten ja taloushallinnon juridiikan suuntautumisvaihtoehto

Ohjaaja: yliopettaja Marjut Heikkilä

Opinnäytetyön aiheena on kuljetusliikkeen työturvallisuus. Tavoitteena on selkeyttää kuljetusliikkeille, mitä asioita niiden täytyy ottaa huomioon pohtiessaan yrityksensä työturvallisuutta. Aluksi käydään läpi työturvallisuuslakia ja sen mukanaan tuomia, kuljetusliikkeen kannalta tärkeimpiä vaatimuksia. Tämän jälkeen tarkastellaan, mitä vaaditaan kuljettajalta, ajoneuvolta sekä yrittäjältä. Lopuksi tarkastellaan vielä kuljetusliikkeille tarpeellisia vakuutuksia, kuljetustapahuman ohjeistamista työturvallisuuden kannalta ja tulevia lainsäädäntöhankkeita työturvallisuuden osalta. Työssä tarkastellaan ainoastaan kuljetusliikkeiden työturvallisuuteen liittyviä asioita ja jätetään kaikki muut kuljetusliikkeeseen liittyvät aihepiirit ulkopuolelle.

Liikenteessä liikkuu nykyään paljon raskaita ajoneuvoja. Kuljetusliikkeet ovat hyvin vastuullisessa asemassa, ja mikäli ne laiminlyövät työturvallisuusmääräyksiä, seuraukset voivat olla hyvin tuhoisat. Tarkoituksena on siis luoda kuljetusliikkeille kattava selvitys työturvallisuuden perusteista. Aihe on itselleni läheinen, sillä isälläni on yhdessä veljensä kanssa puualan kuljetusliike. Toivon siis, että työstä olisi suuri apu myös heidän kuljetusliikkeyritykselleen ja he voisivat käyttää tätä opinnäytetyötä hyödykseen parantaessaan ja kehittäessään yrityksensä työturvallisuutta.

Opinnäytetyö on tieteellinen tutkimus. Lähdeaineistoni pohjautuu pitkälti aiemmin painettuun tekstiin, kuten lakeihin, Euroopan unionin neuvoston antamiin asetuksiin ja direktiiveihin, kirjoihin, lehtiin, julkaisuihin sekä oppaisiin. Lisäksi käytin useita eri Internet-lähteitä. Isän kokemus ja mielipiteet sekä omakohtaiset kokemukset kuljetusliikkeistä toivat tietysti käytännön läheisyyttä työhöni.

Opinnäytetyön tuloksena selvisi, että on hyvin paljon asioita, joita kuljetusliikkeiden tulee ottaa huomioon työturvallisuuden osalta. Haastavinta pienille yrityksille on tiedon kerääminen kaikista vaadituista asioista. Työturvallisuuteen liittyvät vaatimukset ja määräykset tulevat monista eri lähteistä ja kokonaiskuvan hahmottaminen voi olla vaikeaa. Työ voi toivottavasti olla avuksi tämän kokonaiskuvan hahmottamisessa.

Asiasanat: työturvallisuus, liikenneturvallisuus, työturvallisuuslaki, kuljetustapahuma, työolosuhteet, ennalta vaikuttava

ABSTRACT

Jutta Pakkanen

Safety at Work in a Transport Company, 73 pages

Saimaa University of Applied Sciences, Lappeenranta

Degree Programme in Business Administration

Corporate and Financial Law

Bachelor's Thesis 2009

Instructor: Senior Lecturer Marjut Heikkilä

The objective of the study was to examine a carrier's safety at work. The aim was to clarify what aspects carriers should consider when they make plans for the safety at work. First, the main points of the legislation of safety at work were researched and then the requirements for drivers, vehicles and an entrepreneur were studied. Finally, I clarified what insurances are needed, what carriers should know about traffic movements and what the most important future legislation projects of safety at work are. Only carriers' safety at work was discussed, all the other subject areas were left outside the work.

There are a lot of trucks in the traffic nowadays. Transport companies are in a very responsible position, and if they ignore safety rules, the consequences can be very devastating. Therefore, the aim is to establish a comprehensive review of carriers' safety at work. The subject is close to me, because my father and his brother own a timber transport business. So I hope that my thesis would be a great help for their business and they could use my work when they plan safety at work.

The thesis is a scientific research. Material is largely based on previously printed texts, e.g. laws, regulations and directives adopted by the Council of the European Union, books, magazines, publications, and guides. In addition, I used several different Internet sources. The company owner's opinions and own experiences were also included in this study.

The results showed that there are very many aspects that the carrier should take into account when considering the safety at work. The most challenging issue for small businesses is to gather all the required information. Occupational safety standards and regulations are based on many different sources, and understanding and interpreting them can be difficult. I hope this thesis can be helpful when perceiving the general view of the safety at work.

Keywords: safety at work, road safety, transport, working conditions, pre-active

KÄSITTEET JA LYHENTEET

AAKT = asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä

AKE = Ajoneuvohallintokeskus

EU = Euroopan unioni

ETA = Euroopan talousalue

SKAL = Suomen kuljetus ja logistiikka ry

TLL= tieliikennelaki

TyEL = Työntekijän eläkelaki

YEL = Yrittäjän eläkelaki

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	7
2 TYÖTURVALLISUUSASIOIDEN SÄÄNTELY	8
2.1 Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738.....	8
2.1.1 Työturvallisuuslain tarkoitus ja soveltamisala	9
2.1.2 Työnantajan yleiset velvollisuudet	9
2.1.2.1 Työnantajan yleinen huolehtimisvelvoite	10
2.1.2.2 Työsuojelun toimintaohjelma	11
2.1.2.3 Työn vaarojen selvittäminen ja arviointi.....	12
2.1.2.4 Erityistä vaaraa aiheuttava työ	14
2.1.2.5 Työympäristön suunnittelu.....	14
2.1.2.6 Työn suunnittelu	15
2.1.2.7 Työntekijälle annettava opetus ja ohjaus.....	16
2.1.2.8 Henkilösuojainten, apuvälineiden ja muiden laitteiden varaaminen käyttöön.....	16
2.1.3 Työnantajan yksilöidyt velvollisuudet.....	17
2.1.4 Työnantajan ja työntekijän välinen yhteistoiminta.....	18
2.1.5 Työntekijän velvollisuudet ja oikeus työstä pidättäytymiseen	18
2.1.5.1 Vikojen ja puutteellisuuksien poistaminen ja niistä ilmoittaminen	19
2.1.5.2 Henkilösuojainten ja apuvälineiden käyttö	19
2.1.5.3 Työntekijän työstä pidättäytyminen	20
2.2 Liikenne ja viestintäministeriön asetukset ja päätökset kuljetusliikkeen työturvallisuutta koskien.....	21
2.3 Työturvallisuuden rikossääntely.....	22
2.3.1 Työturvallisuusrikos	23
2.3.2 Työturvallisuusrikkomus	25
3 TYÖTURVALLISUUS LIIKENTEESSÄ	25
3.1 Tieliikenneonnettomuudet.....	26
3.2 Autoa koskevat vaatimukset työturvallisuuden kannalta	26
3.2.1 Ajoneuvojen rekisteröinti	27
3.2.2 Ajoneuvojen katsastaminen.....	29
3.2.3 Ajopiirturi	32
3.3 Kuljettajaa koskevat vaatimukset työturvallisuuden kannalta	34
3.3.1 Ammattipätevyys	34
3.3.2 Ajo- ja lepoaika-asetus sekä sen soveltaminen	36
3.3.2.1 Vuorokautinen ja viikoittainen ajoaika	37
3.3.2.2 Tauko	37
3.3.2.3 Vuorokausilepo.....	38
3.3.2.4 Viikkolepo	38
3.3.3 Henkilökohtaiset ominaisuudet.....	39
3.3.3.1 Päihteiden käyttö.....	39
3.3.3.2 Terveystila.....	40
3.3.3.3 Henkinen hyvinvointi	41
3.4 Yrittäjää koskevat vaatimukset	42
3.4.1 Liikennelupa	42
3.4.2 Työterveyshuollon järjestäminen	44
3.5 Onnettomuustilanteiden ehkäisy ja ennakointi.....	45
3.5.1 Kuljettajan toiminta	45

3.5.2 Raskaan ajoneuvon ominaispiirteet liikenteessä	46
3.5.3 Kuljettajan oma-aloitteiset turvatarkastukset ajoneuvolle	48
3.5.4 Toiminta hätä- ja onnettomuustilanteessa	49
4 VAKUUTUKSET KULJETUSLIIKKEEN TYÖTURVALLISUUDESSA	50
4.1 Vahinkovakuutukset.....	50
4.1.1 Liikennevakuutus.....	51
4.1.1.1 Vakuuttamisvelvollisuus	51
4.1.1.2 Korvaukset	51
4.1.1.3 Korvausrajoituksia	52
4.1.1.4 Vihreän kortin sopimus (Green Card)	53
4.1.1.4.1 Liikennevakuutus EU- ja ETA-maissa ja Sveitsissä	53
4.1.1.4.2 Muut vihreän kortin maat	54
4.1.2 Autovakuutus.....	54
4.1.3 Lakisääteinen tapaturmavakuutus	55
4.2 Sosiaalivakuutukset.....	56
4.2.1 Sosiaalivakuutus yrityksen ja yrittäjän näkökulmasta	56
4.2.1.1 Yrityksen pakolliset sosiaalivakuutukset.....	56
4.2.1.2 Yrittäjän sosiaalivakuutukset	57
4.2.2 Työeläketurvan järjestäminen.....	57
5 KULJETUSTAPAHTUMAN OHJEISTUS TYÖTURVALLISUUDEN KANNALTA	59
5.1 Lasti ja kuormaus.....	59
5.1.1 Yleinen kuormausvaatimus	59
5.1.2 Sallittuja massoja koskevat vaatimukset	60
5.1.3 Sallittuja mittoja koskevat vaatimukset	60
5.1.4 Kuorman sijoittaminen kuormatilaan.....	61
5.1.5 Kuorman painopiste.....	61
5.1.6 Kuorman varmistaminen.....	62
5.1.7 Kuorman sitomista koskevat yleiset vaatimukset.....	62
5.2 Kuljetustapahtuman valvonta.....	63
5.2.1 Ylikuormalain piiriin kuuluvat kuljetukset	63
5.2.2 Toleranssit.....	63
5.2.3 Ylikuorman toteaminen.....	64
5.2.4 Maksuvelvollinen	64
6 LAINSÄÄDÄNTÖHANKKEITA TYÖTURVALLISUUDEN OSALTA	65
7 YHTEENVETO.....	67
LÄHTEET	70

1 JOHDANTO

Turvallisuus on olennainen osa nykyaikaista työtä. Nykyaikaiseen käsitykseen laadukkaasta ja hyvin toimivasta työpaikasta sisältyy ajatus hyvin hoidetusta turvallisuudesta. Työpaikoissa, joissa työturvallisuus on hoidettu kunnolla, sujuu työt ilman turhia häiriöitä ja keskeytyksiä, eikä vahinkoja pääse syntymään. Kuljetusliikkeiden tulisi liiketoimintaansa suunnitellessaan ottaa huomioon tämä asia ja paneutua siihen huolella. Kuljetusalalla toimiminen sisältää paljon riskejä työturvallisuutta ajatellen, joten turvallisuuden varmistaminen on välttämätöntä.

Opinnäytetyössäni on tarkoituksena tehdä kattava selvitys kuljetusliikkeille työturvallisuuteen liittyvistä lainsäädännön määräyksistä, jotta pienetkin kuljetusliikkeet tietäisivät niihin kohdistuvat vaatimukset ja hahmottaisivat kokonais kuvan. Työni on tieteellinen tutkimus ja siinä on hyödynnetty lainsäädäntöä, EU:n direktiivejä ja asetuksia sekä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta ja julkaisuja.

Kuljetusalalla Suomessa työskentelee raskaassa maantieliikenteessä noin 90 000 henkilöä. Kuljetusalalla työolot ja työn kuormittavuus vaihtelevat alan ja työtehtävän mukaan. Ohjailutyö on usein tiukasti työpisteeseen sidottua, jatkuvaa tarkkuutta ja vireyttä vaativaa, yleensä staattista istumatyötä. Varsinaisen kuljetustehtävän lisäksi autonkuljettajien tehtäviin kuuluu niin lastaaminen kuin purkaminenkin, mikä aiheuttaa fyysisiä kuormitushuippuja. Kuljetusalan työntekijöiden liikkuvuus sekä suuret liikkuvat ja liikuteltavat massat näkyvät alan työtapaturmatilastoissa siten, että vammat ovat usein vakavia.

(Työturvallisuuskeskus TTK.)

Kuljetusliikkeiden työturvallisuuteen liittyy keskeisenä tekijänä edunvalvontajärjestö SKAL. Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL toimii maanteiden tavaraliikenteen yrittäjien ja kuljetusyritysten sekä logistisia palveluja tarjoavien yritysten edunvalvontajärjestönä. SKAL valvoo jäsentensä elinkeinopoliittisia etuja, järjestää koulutuksia, edustaa jäsenistöään sitä koskevissa yhteisissä asioissa, julkaisee Kuljetusyrittäjä-lehteä sekä tarjoaa jäsenilleen arvokkaita jäsenetuja, kuten korkealaatuista neuvontaa mm. lakiasioissa. SKAL-organisaation muo-

dostavat keskusjärjestönä toimiva Suomen kuljetus ja logistiikka ry, sen jäseninä ovat suoritealayhdistykset ja alueyhdistykset sekä niiden jäseninä ovat paikallisyhdistykset. Jäsenkenttään kuuluu noin 7000 kuorma- ja pakettiautoliikenteen kuljetusyritystä. Ylin päätäntävalta Suomen kuljetus ja logistiikka ry:ssä on vuosittain kokoontuvalla liittokokouksella sekä kahdeksi vuodeksi valittavalla hallituksella.

(Skal järjestönä)

2 TYÖTURVALLISUUSASIOIDEN SÄÄNTELY

Työturvallisuudesta säädetään eri laeissa, Euroopan unionin neuvoston antamissa asetuksissa ja direktiiveissä, liikenne- ja viestintäministeriön antamissa päätöksissä sekä valtioneuvoston asetuksissa. Seuraavissa kappaleissa tarkastellaan työturvallisuuslakia, liikenne- ja viestintäministeriön päätöksiä sekä työturvallisuuden rikossääntelyä.

2.1 Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738

Työturvallisuuslaki määrittelee työturvallisuuden perussäännökset ja yleiset tavoitteet. Laki on pääosin puitelaki, ja sen tarkemmasta sisällöstä voidaan yleensä säätää valtioneuvoston asetuksilla. Vuonna 2003 voimaan tulleessa työturvallisuuslaissa korostetaan työpaikan oma-aloitteista turvallisuuden hallintaa. Työnantajan tulisi järjestelmällisesti tunnistaa työpaikan vaara- ja haittatekijät, poistaa tai korjata ne sekä arvioida jäljelle jäävien merkitys työntekijän terveydelle ja turvallisuudelle. Laissa korostetaan myös työnantajan ja työntekijän yhteistoimintaa sekä painotetaan, että työntekijällä on aktiivinen rooli työpaikan turvallisuuden toteuttamisessa.

(Työterveyslaitos 2008, 3.)

2.1.1 Työturvallisuuslain tarkoitus ja soveltamisala

Työturvallisuuslain 1. luvun 1. §:n mukaan lain tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitauteja ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden haittoja.

2.1.2 Työnantajan yleiset velvollisuudet

Työturvallisuuslain keskeisimpänä tavoitteena on korostaa työpaikkojen järjestelmällistä, suunnitelmallista ja pitkäjänteistä toimintaa työntekijöiden työturvallisuuden ja työterveyteen vaikuttavissa asioissa. Toimintatapoja pyritään ohjaamaan suuntaan, jossa työntekijöiden turvallisuus ja terveys sekä hyvät työolosuhteet asetetaan yhdeksi työnantajana toimivan yrityksen tai laitoksen toiminnan perustaksi. Huomion kiinnittäminen vain yksittäisiin työpaikan vaara- ja haittatekijöihin ei ole hyväksyttävä ratkaisu hoitaa työsuojelua, vaan niiden sijasta edellytetään kokonaisvaltaista turvallisuuden hallintaa. Turvallisuusajattelu tulee kytkeä osaksi työnantajana toimivan yrityksen tai julkisyhteisön koko toimintaa ja johtamis- tai hallintojärjestelmää. Työsuojelua ei tule siis pitää erillisenä osa-alueena, vaan se on omaksuttava osaksi työnantajan toimintaa organisaation kaikkien osien toiminnassa ja kaikilla organisaation tasoilla.

(Siiki 2002, 29.)

Työturvallisuuslaki perustuu turvallisuuden hallintaan ja se korostaa työnantajan velvollisuuksia ja vastuuta huolehtia oma-aloitteisesti työn ja työympäristön turvallisuudesta ja terveellisyydestä. Tämän ajattelutavan omaksuminen onkin uudistetun lain mukanaan tuomia tärkeimpiä uudistuksia, sillä sen pitäisi vaikuttaa toimintatapoihin, joilla työturvallisuutta työpaikalla edistetään.

(Siiki 2002, 29.)

Työpaikalla on mietittävä toimintatapoja, joilla voidaan suunnitelmallisesti ja ennakoivasti varmistaa, että työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen liittyvät vaatimukset täytetään lainsäädännön mukaisesti.

(Siiki 2002, 29.)

2.1.2.1 Työnantajan yleinen huolehtimisvelvoite

Työturvallisuuslain 2. luvun 8. §:n yleissäännöksen mukaan työnantajalla on huolehtimisvelvoite ja täten hän on velvoitettu huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä. Huolehtimisvelvoitteen sisältöä ja laajuutta arvioitaessa on otettava huomioon työstä, työolosuhteista ja muusta työympäristöstä johtuvat seikat samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät, työturvallisuuteen vaikuttavat asiat. Tällaisia tekijöitä voivat olla muun muassa työntekijän ikä, ammattitaito, työkokemus ja sukupuoli.

(Kuikko 2006, 36.)

Lain mukaan työnantajalla on velvollisuus suunnitella, valita, mitoittaa ja toteuttaa työolosuhteiden parantamiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Tällöin tulee mahdollisuuksien mukaan noudattaa seuraavia periaatteita:

- vaara- ja häirtatekijöiden syntyminen tulee estää,
- vaara- ja häirtatekijät poistaa tai, jos tämä ei ole mahdollista, ne tulee korvata vähemmän vaarallisilla tai vähemmän häirtallisilla,
- yleisesti vaikuttavat työsuojelutoimenpiteet tulee toteuttaa ennen yksilöllisiä,
- ja tekniikan ja muiden käytettävissä olevien keinojen kehittyminen tulee ottaa huomioon,

Työnantajan on jatkuvasti tarkkailtava paitsi työympäristöä, työyhteisön tilaa ja työtapojen turvallisuutta, niin myös toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta työn turvallisuuteen ja terveellisyyteen. Huolehtimisvelvollisuuden laajuutta rajaavia tekijöitä ovat epätavalliset ja ennalta arvaamattomat olosuhteet, joihin työnantaja ei voi vaikuttaa, ja poikkeukselliset tapahtumat, joiden seurauksia ei olisi voitu välttää huolimatta kaikista aiheellisista varotoimista.

(Työturvallisuuslaki 2 luku 8 §)

2.1.2.2 Työsuojelun toimintaohjelma

Työturvallisuuslain 2. luvun 9. §:n mukaan työnantajalla on oltava ohjelma, joka on tarkoitettu turvallisuuden ja terveellisyyden edistämiseksi ja työntekijöiden työkyvyn ylläpitämiseksi. Ohjelmaa kutsutaan työsuojelun toimintaohjelmaksi, ja sen tulee kattaa työpaikan työolojen kehittämistarpeet ja työympäristöön liittyvien tekijöiden vaikutukset. Toimintaohjelmasta johdettavat tavoitteet on otettava huomioon työpaikan kehittämistoiminnassa ja suunnittelussa, ja niitä on käsiteltävä työntekijöiden tai heidän edustajiensa kanssa.

Toisinaan tämä lakisääteinen työsuojelun toimintaohjelma on haluttu nähdä vain periaatteelliseksi kannanotoksi työpaikan turvallisuuden ja työsuojeluasioiden suhteen, mutta jos toimintaohjelma on tehty huolellisesti ja tarkasti, sen pitäisi olla riittävän yksityiskohtainen ja selkeä työnantajan ratkaisu siitä, mitä asioita ryhdytään korjaamaan ja kehittämään.

(Kanerva 2008, 31.)

Työsuojelun toimintaohjelman sisältö ja muoto

Toimintaohjelman sisältö ja laajuus voivat vaihdella työnantajan koon, toimintatavien, työn luonteen sekä esimerkiksi toiminnalle ominaisten vaarojen mukaan. Koska ohjelma on työnantajakohtainen, suuren työnantajan eri työpaikoilla voi olla kullakin oma toimintaohjelmansa, mutta se ei ole välttämätöntä. Toimintaohjelmaa tehtäessä on syytä ottaa huomioon työpaikan työterveyshuollon toimintasuunnitelma (työterveyshuollosta lisää luvussa 3.4.2) ja mahdolliset toimenpide-ehdotukset.

(Siiki 2002 36 – 37.)

Toimintaohjelma voi sisältää esimerkiksi seuraavia asioita: työnantajan tavoitteet työsuojeluasioissa, työterveyshuollon järjestäminen ja tehtävien kuvaus, yrityksen sisäiset turvallisuusohjeet eli kuvaus varautumisesta tapaturmien tai onnettomuuksien uhkaan sekä ensiavun järjestämisestä ja palontorjunnasta, työolojen seurantaohjeet, linjaorganisaation toiminta työsuojelun toteuttajana,

työsuojeluorganisaation asema ja tehtävät sekä henkilöstön perehdyttäminen ja työsuojelun huomioon ottaminen osana työtä.

(Työterveyslaitos 2008, 27.)

Työsuojelun toimintaohjelma on pidettävä ajan tasalla ja sen sisältöä ja tavoitteita tulee tarkastella ja arvioida säännöllisin väliajoin. Uudelleen arviointeja aiheuttavat myös työympäristön muutokset tai muiden työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen vaikuttavien tekijöiden muuttuminen.

(Siiki 2002, 37.)

Työsuojelun toimintaohjelman laatiminen kirjallisessa tai muussa todennettavassa määrämuodossa ei ole työnantajan lakisääteinen velvollisuus, vaan työnantaja voi valita työpaikkaan soveliaimman muodon ohjelmalle. Ohjelman laatiminen kirjallisessa muodossa on kuitenkin usein suositeltavaa, sillä esimerkiksi kuljetusliikkeiden toimeksiantajat voivat vaatia toimintaohjelman kirjallisena, jotta he saavat tietää, vastaako yrityksen toiminta ja laatujärjestelmä heidän omia laatukriteereitään. Esimerkiksi puualan kuljetusliikkeen työnantaja voi teettää laatujärjestelmän auditointeja alihankkijoillaan ja osana auditointia vaaditaan työsuojelun toimintaohjelma kirjallisena. Työsuojelun toimintaohjelman asianmukainen käsittely ja sen tavoitteiden huomioon otto ja niistä tiedottaminen edellyttävät käytännössä joka tapauksessa asioiden kirjaamista. Työsuojelun toimintaohjelman ei myöskään tarvitse olla erillinen ohjelma, vaan sitä vastaavat asiat voivat sisältyä esimerkiksi laatujärjestelmään tai muuhun työnantajan toiminnan tehostamista tai parantamista koskevaan ohjelmaan tai suunnitelmaan.

(Siiki 2002, 37 – 38.)

2.1.2.3 Työn vaarojen selvittäminen ja arviointi

Työnantajan tulee olla selvillä ja tietoinen työssä ja työpaikalla olevista työntekijöiden turvallisuudelle tai terveydelle vaaraa tai haittaa aiheuttavista asioista. Tähän pyritään yhtäältä jatkuvalla tarkkailulla. Lisäksi työnantajan on työn ja toiminnan luonne huomioon ottaen riittävän järjestelmällisesti selvitettävä ja

tunnistettava työstä, työtilasta, muusta työympäristöstä ja työolosuhteista aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät. Jos näitä ei kuitenkaan voida poistaa, työnantajan on arvioitava niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle. Tämä tarkoittaa aktiivista toimintavelvollisuutta (riskien arviointia), joka on yksi keskeisimpiä asioita työturvallisuuslaissa. Tarkoituksena on, että kaikki potentiaaliset vaara- ja haittatekijät tulevat riittävästi läpikäydyksi jokaisella työpaikalla. Toiminnan tulee olla suunnitelmallista ja jatkuvaa. Työnantajan toiminnasta ja toimialasta sekä niille ominaisten vaarojen luonteesta riippuu, minkälaista ja kuinka laajaa työpaikan vaarojen tunnistaminen, selvittäminen ja arviointi (riskien arviointi) on. Tästä syystä tämän toiminnan laatu, laajuus ja luonne voivat olla hyvinkin erilaisia eri työpaikkojen välillä.

(Siiki 2002, 38 – 39.)

Työturvallisuuslain 2. luvun 10. §:n mukaan vaarojen arvioinnissa on otettava huomioon:

Tapaturman ja muu terveyden menettämisen vaara, kiinnittäen huomioita niihin vaara- ja haittatekijöihin, joita mahdollisesti esiintyy kyseisessä työssä tai työpaikassa tai jotka ovat toimialalle ominaisia. Selvitettävät ja arvioitavat haitta- ja vaaratekijät voivat olla esimerkiksi työolosuhteista tai työmenetelmistä, käytettävistä koneista tai kemikaaleista aiheutuvia tapaturman, ammattitaudin tai muun työperäisen sairauden uhkia. Ne voivat olla myös työpisteiden ergonomiasta, väkivallan uhasta tai yksintyöskentelystä aiheutuvia haittoja tai vaaroja.

Työntekijän ikä, sukupuoli, ammattitaito ja muut henkilökohtaiset ominaisuudet. Työnantajalla on yleisen huolehtimisvelvollisuutensa perusteella velvollisuus ottaa huomioon työntekijän henkilökohtaiset edellytykset.

Arvioinnissa on otettavaa huomioon myös työpaikan ja työn luonteen mukaan terveydelle vaaralliset tai haitalliset kuormitustekijät, jotka voivat johtua esimerkiksi kiireestä, liiallisesta tietokuormituksesta tai vaikkapa liikennetyön kireistä aikatauluista. Kuljetusalalla työtä kuormittavana tekijänä on nimenomaan ainainen kiire ja aikatauluissa pysymisen paine. Kuljetusliikkeiden tulisi töitä suunnit-

tellessa ottaa kyseinen asia huomioon ja tehdä hieman löysempiä aikatauluja, jolloin kuljettajien paineet helpottaisivat. Selvittämisen kohteeksi voivat tulla myös työyhteisön huonon toimivuuden aiheuttamat ongelmat, häirintä, kiusaaminen tai niihin verrattavat kuormitus- ja haittatekijät.

2.1.2.4 Erityistä vaaraa aiheuttava työ

Jos työnantajan tekemässä vaarojen selvityksessä ja arvioinnissa ilmenee, että työ aiheuttaa erityistä tapaturman ja sairastumisen vaaraa, tulee työnantajan huolehtia siitä, että tällaista työtä teetetään vain riittävän pätevällä, ammattitaitoisella ja työhön henkilökohtaisten edellytystensä puolesta soveltuvalla työntekijällä. Pätevän työntekijän välittömässä valvonnassa työtä saa tehdä myös työntekijä, jolla ei ole siihen vaadittavaa pätevyyttä. Muiden henkilöiden pääsy vaara-alueelle on tarpeellisin toimenpitein estettävä.

(Kuikko 2006, 54.)

2.1.2.5 Työympäristön suunnittelu

Työturvallisuuslain 2 luvun 12 §:n mukaan työnantajan suunnitellessa työympäristön rakenteita, työtiloja, työ- tai tuotantomenetelmiä taikka työssä käytettävien koneiden, työvälineiden ja muiden laitteiden sekä terveydelle vaarallisten aineiden käyttöä on huolehdittava siitä, että suunnittelussa otetaan huomioon niiden vaikutukset työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen ja että ne ovat aiottuun tarkoitukseen soveltuvia. Työturvallisuuden asianmukainen huomioon ottaminen suunnittelun yhteydessä edellyttää sitä, että suunnitteluvaiheessa tulee selvittää suunnittelun kohteen vaara- ja haittatekijät sekä arvioida niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle. Käytännössä tämä tarkoittaa siis sitä, että suunnittelun yhteydessä on tehtävä vaarojen arviointi. Työturvallisuuslain mukaan suunnittelun yhteydessä on myös varmistettava, että suunniteltavana olevat olosuhteet tulevat vastaamaan laissa asetettuja vaatimuksia. Järjestelyissä on tarvittaessa otettava huomioon vammaiset ja muut työntekijät, joiden

työn tekeminen sekä terveyden ja turvallisuuden varmistaminen työssä muuten edellyttää erityisiä toimenpiteitä.

(Siiki 2002, 43 – 44.)

Kuljetusliikkeiden ja etenkin puualan kuljetusliikkeen näkökulmasta ajateltuna esimerkki huonosta työympäristön suunnittelusta on puupinojen huono ja vaarallinen sijoittaminen maastoon. Välillä kuormapinot on sijoitettu metsässä voimalinjojen alle, sillä paikka on avara ja sieltä ne ovat helposti löydettävissä. Tällainen puupinojen sijoittelu kuitenkin aiheuttaa erittäin suuria työtyöturvallisuusriskejä. Kuljettajan alkaessa kuormata puita auton kyytiin, on suuri vaara että nosturi osuu voimalinjoihin ja tätä kautta linjoista voi johtua sähköä autoon ja kuljettajaan. Työnantajan tulee siis aina varmistaa, että puupinot ovat sijoitettu oikein ja turvalliseen paikkaan, niin ettei vaaraa aiheudu.

2.1.2.6 Työn suunnittelu

Työturvallisuuslaki ei onneksi rajoitu pelkästään rakennetun työympäristön suunnitteluun. Laki asettaa työnantajalle myös työn suunnittelua ja mitoittamista koskevia vaatimuksia, joiden tarkoituksena on vähentää työn kuormittavuutta. Lähtökohdaksi näille suunnitteluille tulisi asettaa työntekijöiden henkiset ja fyysiset edellytykset suhteessa työhön siten, että ne ovat tasapainossa.

Tavoitteena on työntekijän turvallisuudelle tai terveydelle haitallisten kuormitustekijöiden poistaminen tai ainakin vähentäminen mahdollisimman alhaiseksi jo suunnitteluvaiheessa. Työstä aiheutuva haitallinen kuormitus voi olla fyysistä tai henkistä yli- tai alikuormittumista. Sitä voivat aiheuttaa esimerkiksi työn määrä, kiire, liiallinen tietokuormitus tai matka- ja liikennetyössä tiukat toimitusajat tai aikataulut. Kuljetusalalla kuormitusta aiheuttaa eritoten yksintyöskentely, pitkät ajoajat sekä usein hyvin kiireinen aikataulu. Kuljettajat joutuvat istumaan hyvin pitkiä aikoja työpäivästään auton sisällä ja sen takia nykyisin panostetaan

entistä enemmän hyvään ilmanvaihtoon kopissa sekä ergonomisiin, jokaiselle sopivaksi säädettäviin penkkeihin.

(Siiki 2002, 45.)

2.1.2.7 Työntekijälle annettava opetus ja ohjaus

Työnantajalla on velvollisuus opettaa ja perehdyttää työntekijä työpaikan olosuhteisiin sekä oikeisiin työmenetelmiin. Erityisen tärkeäksi perehdyttäminen nousee uuden työntekijän tullessa taloon tai erilaisissa muutostilanteissa. Opetuksen ja ohjauksen tavoitteena on, että työntekijä tekee työnsä oikein ja noudattaa työssään oikeita työtapoja. Tarvittaessa työntekijälle annettua opetusta ja ohjausta on täydennettävä. Täydennys voi olla tarpeen muun muassa olennaisissa muutostilanteissa, kuljetusliikkeillä esimerkiksi uuden ajoneuvon tullessa käyttöön.

(Kuikko 2006, 59 – 60.)

Opetuksen ja ohjauksen laatu ja määrä riippuvat työntekijän koulutuksesta, ammatillisesta osaamisesta ja työkokemuksesta, sillä kokenut ja ammattitaitoinen työntekijä osaa itsekin tunnistaa työpaikan tavanomaiset vaara- ja haittatekijät ja tuntee oikeat työmenetelmät eikä hän näin ollen tarvitse niin laajaa opastusta.

(Kuikko 2006, 59 – 60.)

2.1.2.8 Henkilösuojainten, apuvälineiden ja muiden laitteiden varaaminen käyttöön

Työturvallisuuslain 2. luvun 15. §:n mukaan työnantajan on hankittava ja annettava työntekijän käyttöön erikseen säädetyt vaatimukset täyttävät ja tarkoituksenmukaiset henkilösuojaimet, jollei tapaturman tai sairastumisen vaaraa voida välttää tai riittävästi rajoittaa työhön tai työolosuhteisiin kohdistuvilla toimenpiteillä. Työnantajan on myös hankittava ja annettava työntekijän käyttöön apuväline tai muu vastaava varuste, silloin kun työn luonne, työolosuhteet tai työn

tarkoituksenmukainen suorittaminen sitä edellyttävät ja se on välttämätöntä tapaturman tai sairastumisen vaaran välttämiseksi. Kuljetusliikkeillä kyseisiä henkilösuojaimia ja apuvälineitä ovat esimerkiksi turvakengät, huomioliivi, kypärä sekä autossa mukana kulkevat vaahtosammutin ja sammutusmatto.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa yksityiskohtaisempia säännöksiä henkilösuojainten käyttöä edellyttävien työolosuhteiden vaarojen arvioinnista, suojainten käytön määrittelystä ja käytön olosuhteista sekä suojaimilta vaadittavista ominaisuuksista ja muista henkilösuojainten käyttöön työpaikalla liittyvistä vaatimuksista.

2.1.3 Työnantajan yksilöidyt velvollisuudet

Työturvallisuuslaissa on työnantajalle edellä kuvattujen yleisten velvollisuuksien lisäksi 5. luvussa asetettu tiettyjen yksilöityjen työstä ja työolosuhteista johtuvien vaara- ja haittatekijöiden ennalta ehkäisyä tai vähentämistä koskevia velvoitteita. Näiden yksilöityjen velvollisuuksien voidaan katsoa seuraavan yleisiä velvollisuuksia ja sisältyvän niihin. Tarkemmat säännökset ovat tarpeen täsmentämään ja yksilöimään työnantajan velvoitteita sellaisissa töissä ja tilanteissa, jotka arvioidaan tutkimus- tai kokemuspäisestään vaarallisiksi ja joiden on katsottu olevan erityisen sääntelyn tarpeessa. Näillä säännöksillä pyritään kattamaan sellaiset työelämässä ilmenevät olennaisimmat haitta- ja vaaratekijät, joiden torjumiseksi työnantajalta edellytetään erityisiä toimenpiteitä. Aikaisempaan lakiin verrattuna säännökset on päivitetty vastaamaan nykyaikaisessa työelämässä vallitsevia olosuhteita. Työnantajan yksilöidyt velvoitteet koskevat ergonomi-aa, työn fyysistä, henkistä ja sosiaalista kuormitusta, väkivallan uhkaa, yksintyöskentelyä sekä työntekijään kohdistuvaa häirintää ja muuta epäasiallista kohtelua.

(Siiki 2002, 52; Kuikko 2006, 80 – 81.)

2.1.4 Työnantajan ja työntekijän välinen yhteistoiminta

Työturvallisuuslain 3 luvun 17 §:ssä puhutaan yhteistoiminnasta. Työnantajan ja työntekijöiden yhteistoiminnassa on tarkoituksena ylläpitää ja parantaa työturvallisuutta työpaikalla. Työnantajan tulee antaa työntekijöille riittävän ajoissa tarpeelliset tiedot työpaikan turvallisuuteen, terveellisyyteen ja muihin työolosuhteisiin vaikuttavista asioista sekä niitä koskevista arvioinneista ja muista selvityksistä ja suunnitelmista. Työnantajan on myös huolehdittava siitä, että kyseisiä asioita asianmukaisesti ja riittävän ajoissa käsitellään työnantajan ja työntekijöiden tai heidän edustajansa kesken.

(Siiki 2002, 105.)

Työntekijöiden on osaltaan toimittava yhteistyössä työnantajan ja työntekijöiden edustajien kanssa työturvallisuuslain mukaisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Työntekijällä on puolestaan oikeus tehdä työpaikan turvallisuutta ja terveellisyyttä tai työkyvyn edistämistä tarkoittavia ehdotuksia työnantajalle.

(Siiki 2002, 105.)

2.1.5 Työntekijän velvollisuudet ja oikeus työstä pidättäytymiseen

Työturvallisuuslain yhtenä lähtökohtana on työnantajan ensisijaisen vastuun periaate. Tämä työnantajan vastuu ilmenee laista muun muassa siten, että työntekijän noudatettavaksi säädettyjä velvollisuuksia on melko vähän, eikä niiden rikkomisen varalta ole erikseen asetettu rangaistus- tai muita seuraamuksia.

(Saloheimo 2003, 87.)

Työturvallisuuslain 4. luvun 18. §:n mukaan työntekijän velvollisuuksiin kuuluu noudattaa työnantajan antamia määräyksiä ja ohjeita sekä työnsä ja työolosuhteiden edellyttämää turvallisuuden ja terveellisyyden ylläpitämiseksi tarvittavaa järjestystä ja siisteyttä sekä huolellisuutta ja varovaisuutta. Työntekijälle asetettu yleinen työn turvallisuutta ja terveellisyyttä koskeva huolehtimisvelvoite tar-

koittaa sitä, että työntekijän on työssään huolehdittava käytettävissään olevin keinoin niin omasta kuin muiden työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä. Työntekijän on vältettävä sellaista muihin työntekijöihin kohdistuvaa häirintää tai muuta epäasiallista kohtelua, joka aiheuttaa heidän turvallisuudelleen tai terveydelleen haittaa tai vaaraa.

2.1.5.1 Vikojen ja puutteellisuuden poistaminen ja niistä ilmoittaminen

Työturvallisuuslain 4. luvun 19. § sisältää määräyksiä työntekijän velvollisuudesta ilmoittaa havaitsemistaan vioista ja puutteista. Työntekijän on viipymättä ilmoitettava työnantajalle ja työsuojeluvaltuutetulle työolosuhteissa tai työmenetelmissä, koneissa, muissa työvälineissä, henkilönsuojaimissa tai muissa laitteissa havaitsemistaan vioista ja puutteellisuuksista, jotka voivat aiheuttaa haittaa tai vaaraa työntekijöiden terveydelle tai turvallisuudelle. Jos kuljettaja esimerkiksi huomaa ajoneuvossa jonkin vian, hänen tulee siitä viipymättä ilmoittaa työnantajalle, eikä odottaa siihen asti kun he seuraavan kerran tapaavat. Työntekijän tulee kokemuksensa, työnantajalta saamansa opetuksen ja ohjauksen sekä ammattitaitonsa mukaisesti ja mahdollisuuksiensa mukaan poistaa havaitsemansa ilmeistä vaaraa aiheuttavat viat ja puutteellisuudet. Edellä mainittu ilmoitus on tehtävä myös siinä tapauksessa, jos hän on poistanut tai korjannut kyseisen vian tai puutteellisuuden. Työnantajan on puolestaan kerrottava ilmoituksen tehneelle työntekijälle ja työsuojeluvaltuutetulle, mihin toimenpiteisiin esille tullessa asiassa on ryhdytty tai aiotaan ryhtyä.

2.1.5.2 Henkilönsuojainten ja apuvälineiden käyttö

Työnantajan velvollisuuksiin kuuluu hankkia ja antaa työntekijän käyttöön tarpeelliset henkilönsuojaimet ja sekä muut työn turvallisen suorittamisen edellyttämät apuvälineet ja varusteet. Työntekijän velvollisuutena puolestaan on asiallisesti, huolellisesti ja ohjeiden mukaisesti käyttää ja hoitaa henkilönsuojaimia sekä muita työnantajan hänelle antamia varusteita. Tämä tarkoittaa sitä, että

niissä töissä ja työolosuhteissa, joissa edellytetään henkilönsuojainten käyttämistä, työntekijän on käytettävä niitä työnantajan tai suojainten käyttöohjeiden mukaisesti. Kuljetusliikkeillä tämä tarkoittaa sitä, että kuljettajan tulee työskennellessään käyttää turvakenkiä ja esimerkiksi autossa olevaa suojakypärää tilanteissa, joihin se on tarkoitettu.

(Siiki 2002, 101.)

Työntekijän on työnantajalta saamiensa käyttö- ja muiden ohjeiden mukaisesti sekä ammattitaitonsa ja työkokemuksensa mukaisesti käytettävä oikein koneita, työvälineitä ja muita laitteita sekä niissä olevia turvallisuus- ja suojalaitteita. Kuljettajan on tarkasti luettava ja tutustuttava ajoneuvon eri toimintoihin ja osiin, jotta hän osaa niitä oikein käyttää. Mikäli työntekijä tuntee epävarmuutta laitteiden käytössä, hänen tulee ehdottomasti kertoa asiasta ja pyytää apua. Vaarallisten aineiden kuljetuksessa, käytössä ja käsittelyssä työntekijän on noudatettava turvallisuusohjeita sekä erityistä varovaisuutta.

(Siiki 2002, 102.)

Työturvallisuuslain 4. luvun 22. §:n mukaan koneeseen, työvälineeseen tai muuhun laitteeseen taikka rakennukseen asennettua turvallisuus- tai suojalaitetta ei saa ilman erityistä syytä poistaa tai kytkeä pois päältä. Jos työntekijä kuitenkin työn johdosta joutuu tilapäisesti poistamaan turvallisuus- tai suojalaitteen käytöstä, hänen on palautettava se käyttöön tai kytkettävä päälle niin pian kuin mahdollista.

2.1.5.3 Työntekijän työstä pidättäytyminen

Työntekijän oikeudesta työstä pidättäytymiseen puhutaan työturvallisuuslain 4. luvun 23. §:ssä. Sen mukaan työntekijällä on oikeus pidättäytyä työn tekemisestä, jos työstä aiheutuu vakavaa vaaraa työntekijän omalle tai muiden työntekijöiden hengelle tai terveydelle. Työstä pidättäytymisestä on ilmoitettava työnantajalle tai tämän edustajalle niin pian kuin mahdollista. Oikeus työstä pidättäytymiseen jatkuu, kunnes työnantaja on poistanut vaaratekijät tai muutoin huo-

lehtinut siitä, että työ voidaan suorittaa turvallisesti. Työstä pidättäytyminen ei kuitenkaan saa rajoittaa työntekoa laajemmalti kuin työn turvallisuuden ja terveellisuuden kannalta on välttämätöntä. Työstä pidättäytyessä on myös huolehdittava siitä, että pidättäytymisestä mahdollisesti aiheutuva vaara on mahdollisimman vähäinen. Jos työntekijä tämän kyseisen lainkohdan mukaisesti pidättäytyy työstä, hän ei ole velvollinen korvaamaan työstä pidättäytymisestä aiheutuvaa vahinkoa.

2.2 Liikenne ja viestintäministeriön asetukset ja päätökset kuljetusliikkeen työturvallisuutta koskien

Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinolämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet. Ministeriö valmistelee lakeja ja asetuksia sekä päätöksiä, joita tehdään eduskunnassa, Tasavallan Presidentin esittelyssä ja valtioneuvoston istunnoissa. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee myös säädöskokoelmassa julkaistavia päätöksiä ja määräyksiä sekä antaa ohjeita ja määräyksiä lakien soveltamisesta. Ministeriö osallistuu aktiivisesti EU-yhteistyöhön ja yli puolet liikenteen ja viestinnän säädöksistä valmistellaan EU-yhteistyössä. Juuri tämä kyseinen yhteistyö on aiheuttanut kuljetusliikkeillekin paljon muutoksia ja uudistuksia.

(Liikenne- ja viestintäministeriö.)

Kuljetusliikkeiden arjen työturvallisuudessa liikenne- ja viestintäministeriön asetukset ja päätökset näkyvät muun muassa seuraavien asetuksien ja päätöksien kautta:

- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus ajoneuvojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista 19.12.2002/1248. Asetuksessa säädetään ajoneuvojen ja perävaunujen rakenteesta, ympäristöominaisuuksista, järjestelmistä sekä varusteista.

- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 171/2009. Asetuksessa säädetään muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta käytettävistä pakkauksista, säiliöistä sekä niiden vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä.

- Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista 1715/1992. Päätöksessä annetaan erikoiskuljetuksia sekä erikoiskuljetusajoneuvoja ja -yhdistelmiä koskevia määräyksiä kuormauksista, erikoiskuljetuksen merkitsemisestä ja varoitusauton käyttämisestä sekä erikoiskuljetuksen suorittamisesta.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on antanut muutamia yksityiskohtaisempia teknisiä tietoja koskevia asetuksia ja päätöksiä, joilla ei työturvallisuuden kannalta ole merkittävää vaikutusta.

2.3 Työturvallisuuden rikossääntely

Työturvallisuuslaki on luonteeltaan ennalta vaikuttava. Sen tavoitteena on suojella työntekijän turvallisuutta ja terveyttä sekä työkykyä ja ehkäistä tapaturmien, ammattitautien ja muiden työolosuhteista johtuvien terveyden haittojen syntymistä. Työturvallisuuslaki ja sen nojalla annetut säädökset määrittelevät työnantajan ja muiden työturvallisuuteen vaikuttavien henkilöiden sekä työntekijöiden velvollisuuksien sisällön. Työturvallisuutta koskevien säännösten noudattamisen laiminlyönti on työnantajan ja muiden työturvallisuuslaissa velvoitettujen henkilöiden osalta rangaistavaa. Työturvallisuuslaissa olevien työntekijän velvollisuuksien toteuttamatta jättäminen puolestaan ei ole rangaistavaa. Työnantajan ja muiden työturvallisuuslaissa velvoitettujen henkilöiden rikosoikeudellinen vastuu määräytyy rikoslain työrikoksia koskevan 47. luvun mukaan. Teko tai laiminlyönti on nimeltään työturvallisuusrikos, ja siitä voidaan tuomita sakkoa tai vankeutta enintään yksi vuosi. Käytännössä muu kuin sakkorangaistus on erittäin harvinainen. Työturvallisuuslaki sisältää myös tätä lievemmän työturvallisuus

rikkomuksen tunnusmerkistön. Rikkomuksesta voidaan tekijälle tuomita sakko-rangaistus. Seuraavassa käsitellään työturvallisuusrikosta ja -rikkomusta hie-man tarkemmin.

(Siiki 2002 130 - 131.)

2.3.1 Työturvallisuusrikos

Työturvallisuusrikoksesta on kyse silloin, jos työnantaja tai tämän edustaja ta-hallaan tai huolimattomuudesta rikkoo työturvallisuusmääräyksiä. Näitä työtur-vallisuusmääräyksiä, joiden rikkominen on rangaistavaa, ovat lähinnä työturval-lisuuslaki ja sen nojalla annetut säännökset. Rangaistusuhan alaisia ovat aino-astaan sellaiset työturvallisuusmääräykset, jotka koskevat työn turvallisuutta ja terveyttä ja joita on noudatettava toisen suojelemiseksi. Lähestulkoon kaikki työturvallisuuslain tai sen nojalla annetut oikeussäännökset täyttävät nämä vaa-timukset. Rangaistukseen voidaan tuomita vain pakollisten lainsäädännössä olevien säännösten rikkomisesta, erilaiset ohjeet ja suositukset, joiden noudat-taminen on vapaaehtoista, eivät ole tällaisia.

(Siiki 2002, 131 - 132.)

Työturvallisuusrikos, työsuojelun edellytysten laiminlyönnin perusteella on ky-symyksessä silloin, jos työnantaja tai tämän edustaja tahallaan tai huolimatto-muudesta laiminlyö velvollisuuttaan valvoa työturvallisuusmääräysten noudat-tamisesta alaisessaan työssä tai jättää huolehtimatta taloudellisista, toiminnan järjestämistä koskevista tai muista työsuojelun edellytyksistä, ja siten aiheuttaa työturvallisuusmääräysten vastaisen puutteellisuuden tai epäkohdan tai mahdol-listaa tällaisen tilan jatkumisen.

(Siiki 2002,133.)

Seuraavassa on Lahden käräjäoikeuden päätös työturvallisuuden rikkomisesta tammikuulta 2009:

*12.623 €:n seuraamukset kuljetusliikkeelle ylityörajojen ylittämisestä
Hämeenlinna 15.1.2009*

Lahden käräjäoikeus on tänään tuominnut lahtelaisen kuljetusliikkeen 5.000 €:n yhteisösakkoon työturvallisuusrikoksesta ja menettämään lainvastaisesti teetettyjen ylityötuntien yhtiölle tuottamana laittomana hyötynä 7.623,15 €.

Lisäksi yhtiön toimitusjohtaja tuomittiin 50 päiväsakon eli 1.250 €:n ja kuljetustoiminnasta vastannut henkilö 50 päiväsakon eli 900 €:n sakkorangaistuksiin työturvallisuusrikoksesta ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta.

Tapauksessa oli kysymys yhtiön vuonna 2006 22 kuljettajalla teettämistä lain salliman rajan ylittäneistä ylitöistä. Tapaus tuli esille Hämeen työsuojelupiirin tekemällä työpaikkatarkastuksella. Yhtiössä oli teetetty ylitöitä jopa moninkertainen määrä sallittuun nähden. Kahdella kuljettajalla ylitöitä oli noin 1.000 tuntia. Kuljettajien työpäivät olivat näin keskimäärin jopa yli 13-tuntisia. Osa liikaa ylitöitä tehneistä kuljettajista toimi vaarallisten aineiden kuljetustehtävissä ruuhka-Suomessa.

Hämeen työsuojelupiiri totesi, että näin mittavat ylityömäärät vaaransivat kuljettajien terveyden ja kyseessä oli näin työturvallisuusrikos eikä pelkästään työaika-rikkomus.

Käräjäoikeus katsoi, että salliessaan työntekijöiden kuormituksen jatkua pitkän ajan ja ottaen huomioon, että kuormittumisen kohteena on ollut myös vaarallisten aineiden kuljetustehtäviä suorittavia kuljettajia, vastaajat olivat syyllistyneet työturvallisuusrikokseen.

*- Näin silmittömiä ylityömääriä ei onneksi tule vastaan kuin silloin tällöin, toteaa Hämeen työsuojelupiirin lakimies Jouni Kallioluoma. Linjamme on kyllä siinä mielessä selvä, että nämä törkeimmät tapaukset ilmoitetaan työturvallisuusrikkoksina poliisitutkintaan. Tällöin selvitetään myös yhteisösakon tuomitsemisedellytykset ja rikoksella saatu lainvastainen hyöty.
(12.623 €:n seuraamukset kuljetusliikkeelle ylityörajojen ylittämisestä)*

Kyseinen päätös on lainvoimainen.

2.3.2 Työturvallisuusrikkomus

Työturvallisuuslaissa mainitulla työturvallisuusrikkomuksella tarkoitetaan tekoa tai laiminlyöntiä, joka on työturvallisuuden kannalta vähäinen. Työturvallisuusrikkomuksesta voidaan tuomita työnantaja, työnantajan edustaja tai muu työturvallisuuslaissa velvoitettu henkilö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö lainsäädännössä edellytetyn: käyttöönotto tai määräaikaistarkastuksen suorittamisen, selvityksen tai suunnitelman tekemisen, suojalaitteen tai henkilökoh- taisen suojaimen varaamisen tai asentamisen, työtä koskevan luvan hankkimisen tai ilmoituksen tekemisen, koneen, välineen tai muun teknisen laitteen ja terveydelle vaarallisen aineen käytössä tarvittavan käyttö-, huolto- tai muun vastaavan ohjeen antamisen, työturvallisuuslain nähtävänä pitämisen työpaikal- la. Työturvallisuusrikkomuksesta seuraa sakkorangaistus ja sen määrää käy- tännössä yleensä virallinen syyttäjä rangaistusmääräysmenettelyssä ilman, että asiaa käsitellään oikeudenkäynnissä tuomioistuimessa.

(Siiki, 2002, 133 - 134.)

3 TYÖTURVALLISUUS LIIKENTEESSÄ

Kuljettajalta sekä ajoneuvolta vaaditaan hyvin paljon liikenteessä. Molempien osapuolien tulee olla hyvässä kunnossa. Työturvallisuuteen liikenteessä ei vai- kuta vain yksi asia, vaan se on monien osa-alueiden summa. Kuljettajan tulisi olla ammattitaitoinen, virkeä ja hänellä tulisi olla hyvä kunto sekä erinomainen havainnointikyky. Ajoneuvon tulisi puolestaan olla tasaisin väliajoin katsastettu ja huollettu, kuorman oikein sidottu sekä autossa tulisi olla vaaditut turvavarus- teet. Tämän kaiken lisäksi työturvallisuuteen vaikuttavat keli- ja ajo-olosuhteet, muu liikenne sekä ennalta arvaamattomat tapahtumat.

3.1 Tieliikenneonnettomuudet

Päivittäin saamme lukea lehdistä otsikoita tuhoisista onnettomuuksista, joissa osallisena on ollut raskasta kalustoa. Onneksi kuitenkin suuret onnettomuudet, joissa menehtyisi kymmeniä ihmishenkiä, ovat harvinaisia. Suomessa Konginkankaan onnettomuus valitettavasti oli tällainen. Onnettomuudet ovat hyvin valitettavia ja niiltä voitaisiin usein välttyä noudattamalla liikennesääntöjä, työaika-asetuksia sekä kuormansidontaan ja -tarkastukseen koskevia vaatimuksia.

Alla olevassa taulukossa on esitetty tieliikenneonnettomuudet lukuina lähivuosien ajalta.

Taulukko 1: Tieliikenneonnettomuudet

TIELIIKENNEONNETTOMUUDET		1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kuolemaan johtaneet		583	411	**	386	367	346	323	343	324	349	321
Loukkaantumiseen johtaneet		9592	7401 *	6279	6065	5829	6561 *	6444	6679	6416	6308	6560
Kuolleet		649	441	396	433	415	379	375	379	336	380	344
Loukkaantuneet		12758	10191 *	8508	8411	8156	9088 *	8791	8983	8580	8446	8513

* Tilastointi muuttunut

**Vuodelta 2000 ei ollut saatavilla kyseistä tietoa

Lähde: Liikenneturva

Taulukosta voi havaita, että tieliikenneonnettomuudet ovat tekniikan ja turvavarusteiden parantumisen ja kehityksen ansiosta laskeneet viimeisten vuosikymmenten aikana. Kuolleita on vuonna 2008 melkein puolet vähemmän kuin vuonna 1990.

3.2 Autoa koskevat vaatimukset työturvallisuuden kannalta

Ajoneuvon, jota käytetään tieliikenteessä, tulee olla pääasiallisesti rekisteröity ja katsastettu jäljempänä esittämieni säädöksiin mukaisesti. Ajoneuvojen rekisteröinnistä ja katsastamisesta on säädetty ajoneuvolaissa, sekä valtioneuvoston asetuksissa ajoneuvon hyväksynnästä, rekisteröinnistä ja liikennekelpoisuuden

valvonnasta. Vaarallisten aineiden kuljettamiseen käytetyn ajoneuvon VAK/ADR-katsastuksesta on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa vaarallisten aineiden kuljettamisesta tiellä.

Seuraavaksi kerron autojen ja perävaunujen rekisteröimistä ja katsastamista koskevia keskeisimpiä määräyksiä.

(SKAL 2008b, 1.)

3.2.1 Ajoneuvojen rekisteröinti

Rekisteröintivelvollisuus, joka perustuu ajoneuvolakiin, edellyttää, että moottori-käyttöisestä ajoneuvosta ja siihen kytkettäväksi soveltuvasta perävaunusta on tehtävä rekisteri-ilmoitus rekisteröinnin suorittajalle. Rekisteröinnin suorittaa Ajoneuvohallintokeskus tai sen kanssa sopimuksen tehnyt yhteisö, kuten esim. autoliike, vakuutusyhtiö tai katsastuksen suorittaja.

(SKAL 2008b, 1.)

Ensirekisteröinti

Ennen ajoneuvon käyttöön ottoa ajoneuvon omistajan on tehtävä ensirekisteröintiä koskeva rekisteri-ilmoitus rekisteröinnin suorittajalle. Ensirekisteröinnin tarkoituksena on, että ajoneuvo täyttää tietyt vaatimukset. Vaatimuksia on esimerkiksi seuraavanlaisia: ajoneuvolle on otettu liikennevakuutus, ajoneuvosta löytyy sen valmistajan, viranomaisen tai katsastustoimipaikan antama valmistenumero tai ajoneuvon omistusoikeudesta esitetään asianmukainen kirjallinen selvitys.

(SKAL 2008b, 2.)

Rekisteröinnin jälkeen rekisteröinnin suorittaja antaa rekisteriin merkittyä ajoneuvoa varten omistajalle tai tämän suostumuksella haltijalle rekisteröintitodistuksen, jossa on ajoneuvoa sekä omistajaa että haltijaa koskevia tietoja samoin kuin ajoneuvon teknisiä tietoja sisältävä I osa (ajoneuvossa mukana pidettävä

tekninen osa) ja muutosilmoituksen, käyttämättömyysilmoituksen tai rekisteristä poistamista koskevan ilmoituksen tekemistä varten II osa (ilmoitusosa).
(SKAL 2008b, 3.)

Ajoneuvon ottaminen liikennekäyttöön

Ajoneuvon haltija tai omistaja tekee rekisteri-ilmoituksen liikennekäyttöön ottamisesta rekisteröintitodistuksen ilmoitusosalla joko katsastustoimipaikalla tai siinä vakuutusyhtiössä, jossa ajoneuvon vakuutus on. Määräaikaiskatsastuksen on oltava voimassa, jotta ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä.

Muutosrekisteröinti

Mikäli ajoneuvossa tapahtuu rekisteriin ilmoitetuissa tiedoissa muutoksia, on niiden osalta suoritettava muutosta koskeva rekisteri-ilmoitus 7 päivän kuluessa rekisteröinnin suorittajalle. Tällaisia muutoksia ovat esimerkiksi omistusoikeuden siirtyminen tai haltijan vaihtuminen.

Luvanvaraisen tavaraliikenteen auton merkinnät

Lain mukaan luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen käytettävän ajoneuvon rekisterikilvet on kiinnitettävä erilliseen, niitä ympäröivään keltaiseen kohoreunaiseen kehykseen, jonka leveys on 20mm (kuva 1).



Kuva 1 Rekisterikilven ympärille laitettava kehys.
(EU-kilven keltainen kehys.)

Lisäksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 8 luvun 25 § edellyttää, että ajoneuvossa tulee olla näkyvällä paikalla selvästi merkittynä liikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot. Kuljetusliikkeillä tiedot on usein merkitty auton kylkiin ovien kohdalle sekä keulaan. Seuraavassa kuvassa on esimerkki haminalaisen kuljetusliikkeen Rahti-Pakkanen Oy:n keula- ja kylkimerkinnöistä (kuva 2 ja kuva 3). Samaisista kuvista näkyy myös rekisterikilven ympärille laitettava kehys.



Kuva 2 Esimerkki keulamerkinnästä.



Kuva 3 Esimerkki kylkimerkinnästä.

Jokaisella kuljetusliikkeellä saa olla omanlaisensa merkinnät autoissa, pääasia on että niistä selviää kuljetusliikkeen nimi ja kotipaikka.

3.2.2 Ajoneuvojen katsastaminen

Ajoneuvot, joita käytetään tieliikenteessä, tulee eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta katsastaa. Ajoneuvoja koskevat katsastukset muodostuvat yleensä seuraavista katsastuslajeista:

- **Rekisteröintikatsastus** tarkoittaa sitä, että ennen kuin ajoneuvo voidaan merkitä rekisteriin ja ottaa käyttöön, sille tulee yleensä suorittaa rekisteröintikatsastus, jossa todetaan ajoneuvosta rekisteriin merkittävät

tiedot sekä tarkastetaan, onko ajoneuvo kunnoltaan turvallinen ja varusteiltaan säännösten ja määräysten mukainen. Rekisteröintikatsastuksen tulee olla suoritettuna enintään kolme kuukautta ennen ajoneuvon rekisteriin merkitsemistä ja sen voivat suorittaa kaikki katsastustoimipaikat.

(SKAL 2008b, 5.)

- **Kytkenäkatsastus** (erilliskytkenä) suoritetaan vetävän ja hinattavan ajoneuvon kytkennän hyväksymiseksi ja siinä tarkistetaan, että auto ja perävaunu sopivat kytkettäväksi toisiinsa. Katsastuksessa tarkistetaan myös kytkentälaitteiden kestävyys ja tarkoituksenmukaisuus, sekä täyttääkö yhdistelmä säännökset, jotka koskevat mittoja, kääntyvyyttä ja muita yhdistelmän ominaisuuksia. Katsastuksessa myös määrätään yhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa ja tämän jakautuminen ajoneuvojen kesken. Kytkennän hyväksyminen merkitään rekisteriin. Kytkenäkatsastusta ei kuitenkaan yleensä tarvitse tehdä, jos vetoauton ja perävaunun mekaaniset kytkentälaitteet, paineilmajarrujen liittimien mitoitus ja sijoitus sekä sähköjohtojen kytkentä täyttävät voimassa olevien ISO- tai SFS-standardin, E-säännön tai EU-direktiivin vaatimukset. Tällöin rekisteriin merkitään rekisteröinti- tai muutokatsastuksen yhteydessä kytkennän suorittamiseksi tarpeellisia tietoja, kuten esimerkiksi vetopituus ja oikaisupituus, jotka tarkoittavat ajoneuvon kääntyvyysominaisuuksia.

(SKAL 2008b, 5 - 6.)

- **Muutokatsastukseen** ajoneuvo on toimitettava, jos sen rakenteessa on tapahtunut sellaisia muutoksia, jotka edellyttävät rekisteriin merkittyjen tietojen muuttamista. Tämä kyseinen katsastusmuoto tulee kyseeseen esimerkiksi silloin, kun halutaan muuttaa ajoneuvon luokkaa, henkilöpaikkalukua, kokonaismassaa tai akselimassaa.

(SKAL 2008b, 6.)

- **Määräaikaishäksastus** suoritetaan kaikille rekisteröidyille henkilö-, paketti-, kuorma-, erikois- ja linja-autolle sekä sellaiselle auton perävaunulle, jonka kokonaismassa on yli 0,75 tonnia. Häksastamisesta täytetään

tarkastuskortti, johon merkitään tarkastuskohteissa mahdollisesti havaitut viat ja puutteet. Korttiin merkitään myös ajoneuvon katsastuksessa hyväksyminen, hylkääminen taikka katsastuksen keskeyttäminen. Suoritusta katsastuksesta tehdään merkintä ajoneuvon rekisteröintitodistukseen ja määrätään tarvittaessa puutteiden korjaamisesta. Katsastuksessa hyväksytysti läpäisemisestä tai puutteiden johdosta ajokieltoon määramisestä ilmoitetaan ajoneuvorekisteriin.

(SKAL 2008b, 6 - 7.)

- **Valvontakatsastus.** Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitosviranomainen voi määrätä ajoneuvon ajokieltoon tai katsastettavaksi (valvontakatsastus), mikäli teknisessä tienvarsitarkastuksessa tai muutoin todetaan, ettei ajoneuvo täytä säädettyjä vaatimuksia.

(SKAL 2008b, 9.)

Lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin käytettävät ajoneuvot ovat eräissä tapauksissa VAK/ADR-katsastettava.

Jälkitarkastus, hylkääminen ja ajokielto

Jälkitarkastus on suoritettava katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle kuukauden kuluessa edellisestä katsastuksesta samassa katsastustoimipaikassa. Jälkitarkastuksessa tarkastetaan ajoneuvosta ne nimenomaiset kohteet, joissa edellisessä katsastuksessa on todettu vikoja tai puutteita. Jos ajoneuvo on esitetty jälkitarkastettavaksi jollakin toisella katsastustoimipaikalla tai jos jälkitarkastusaika on kulunut umpeen, katsastus suoritetaan kokonaan uudelleen.

(SKAL 2008b, 9.)

Mikäli ajoneuvo hylätään määräaikaikatsastuksessa, se on esitettävä korjattuna jälkitarkastuksessa kuukauden kuluessa tai uudessa katsastuksessa kahden kuukauden kuluessa hylkäämisestä. Ellei ajoneuvoa ole määrätty ajokieltoon, ajoaikaa on aina katsastusajan loppuun saakka, mutta viat ja puutteellisuudet

on korjattava mahdollisimman pian. Katsastuksessa hylättyä ja ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa ei missään tapauksessa saa käyttää liikenteessä, ennen kuin vika tai puute on korjattu ja ajoneuvo on hyväksytty jälkitarkastuksessa tai uudessa katsastuksessa. Katsastustoimipaikka voi kuitenkin tietyissä tapauksissa antaa todistuksen, joka oikeuttaa ajoneuvon kuljettamiseen lähimpään paikkaan, jossa korjaus voidaan tarkoituksenmukaisesti suorittaa, ja sen jälkeen toimittaa uudelleen katsastettavaksi.

(SKAL 2008b, 9.)

3.2.3 Ajopiirturi

Ajopiirtureiden käyttämistä ja rakennetta koskevat EU-säädökset ovat seuraavat: lepo- ja ajoaika-asetus n: 561/2006, asetus tieliikenteen valvontalaitteista n:o 3821/85, muutosasetus valvontalaitteista n:o 2135/98 (digitaalista ajopiirturia koskevat lisäykset), komission asetus tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen n:o 3821/85 mukauttamisesta tekniikan kehitykseen n:o 1360/2002 (koskee digitaalisten ajopiirtureiden teknisiä vaatimuksia).

(SKAL 2008c, 1.)

Ajopiirturi on laite, joka piirtää ajon aikana kiekolle kuvaajaa ajoneuvon nopeudesta ajan suhteen. Ajopiirturin kiekosta tulee näkyä ajoneuvon ajonopeus, kuljettu matka sekä kuljettajan työ- että taukoajat. Kiekosta tulee myös näkyä, kuka on toiminut kuljettajana sekä kuljetettujen ajoneuvojen rekisterinumerot.

Uusissa kuorma- ja linja-autoissa tulee olla vanhan pahviselle kiekolle piirtävän ajopiirturin sijaan digitaalinen ajopiirturi, josta kerron seuraavassa kappaleessa. Digitaalinen ajopiirturi tulee asentaa takautuvasti niihin vanhoihin ajoneuvoihin, joissa analoginen piirturi on vioittunut siinä määrin, että koko laitteisto joudutaan korvaamaan uudella piirturilla.

Digitaalinen ajopiirturi

Euroopan unionin neuvoston ja parlamentin välinen sovittelukomitea pääsi sopuun digitaalisen ajopiirturin käyttöönotosta. Uusi säädösteksti julkaistiin 11.4.2006 ja sen mukaan digitaaliset ajopiirturit tulivat pakollisiksi 1.5.2006 alkaen ensirekisteröitäviin tavaraliikenteessä toimiviin ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu massa perävaunu tai puoliperävaunu mukaan lukien on yli 3,5 tonnia sekä henkilöliikenteessä toimiviin ajoneuvoihin, jotka on rakennettu pysyvästi yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen kuljettaja mukaan lukien.

(Digitaalinen ajopiirturi)

Ajoneuvoissa, joissa on digitaalinen ajopiirturi, kuljettaja syöttää laitteeseen vuoron aluksi kuljettajakorttinsa (kuva 4). Kuljettajan pitää myös syöttää valtio, jossa ajo aloitetaan sekä ajon loputtua valtio, johon ajo lopetettiin. Ajopiirturi tallentaa tiedot ajoneuvosta, ajoajasta ja -nopeuksista sekä muista tiedoista niin kuljettajakortille kuin ajopiirturin muistiin. Digitaalinen ajopiirturi voi ilmoittaa äänimerkein, kun lakisääteinen lepoaika lähestyy tai ajoaika on loppumaisillaan. Digitaalinen ajopiirturi säilyttää tiedot muistissa vähintään vuoden ajalta ja piirturissa käytettävä kuljettajakortti säilyttää vastaavat tiedot vähintään yhtä kauan.



Kuva 4. Kuljettajakortti-malli.

(Kuljettajakortti.)

Digitaalisen ajopiirturijärjestelmän tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta, varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset kuljetusyriyten ja -muotojen välillä sekä parantaa kuljettajien työoloja.

(Digitaalinen ajopiirturi.)

3.3 Kuljettajaa koskevat vaatimukset työturvallisuuden kannalta

Kuljetusalalla kuljettajan tieto ja taito muodostavat hyvän perustan turvalliselle työskentelemiselle. Tiedon ja taidon lisäksi kuljettajalla pitää olla tahtoa turvalliseen liikkumiseen ja hänen tulee haluta kehittyä entistä paremmaksi ja ammattitaitoisemmaksi kuljettajaksi. Kuljettajien ammattitaitoa pidetään nykyään yllä ammattipätevyysdirektiivillä, ja kuljettajan riittävä levon- ja taukojensaanti turvataan ajo- ja lepoaika-asetuksella. Kuljettajan terveydentilaa ja henkisiä ominaisuuksia tarkkaillaan ja seurataan jatkuvasti. Kaikki nämä tekijät vaikuttavat kuljetusliikkeiden työturvallisuuteen, ja niistä kerron seuraavaksi tarkemmin.

3.3.1 Ammattipätevyys

10. päivänä syyskuuta 2008 astui voimaan linja-auton kuljettajia koskeva uusi ammattipätevyysdirektiivi, joka sisältää määräykset uusia kuljettajia koskevasta perustason ammattipätevyyskoulutuksesta, mutta myös vanhoja kuljettajia koskevasta, viiden vuoden välein suoritettavasta jatkokoulutuksesta. Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyteen liittyvä koulutus perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen. Aiheesta luodun direktiivin mukaisesti uusilla linja-auton kuljettajilla oli oltava suoritettuna direktiivin edellyttämä perustason ammattipätevyyskoulutus 10.9.2008 alkaen ja kuorma-auton kuljettajilla 10.9.2009 alkaen.

(Onnila 2008, 30 – 31.)

Perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu ammattipätevyys säilyy viisi vuotta. Koulutuksen jälkeen ammattipätevyyden säilyttäminen edellyttää

aina viiden vuoden välein jatkokoulutuksen suorittamista. Jatkokoulutuksen suorittamista edellytetään myös vanhoilta kuljettajilta, joten uusi pykälä koskettaa kaikkia linja- ja kuorma-autonkuljettajia. Koulutuksen tavoitteena on hakea muun muassa kuljettajan ammatin arvostuksen lisäämistä, liikenneturvallisuuden parantamista, kustannustason alentamista sekä ympäristökuormituksen pienentämistä. Lisäkoulutus koetaan tarpeelliseksi tekniikan ja työmenetelmien kehittyessä sekä säädöksien muuttuessa.

(Onnila 2008, 30 – 31.)

Voidakseen toimia kuljettajana ammattimaisessa liikenteessä kaikkien uusien kuljettajien on suoritettava ajo-oikeuskoulutus sekä perustason ammattipätevyyskoulutus. Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa annettavan opetuksen kokonaismäärä on 289 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta. Opetus on mahdollista järjestää myös nopeammassa tahdissa, jolloin opetuksen kokonaismäärä on 140 tuntia, josta vähintään 10 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta. Jo ammatissa toimivien eli ns. vanhojen kuljettajien on suoritettava 35 tunnin jatkokoulutus, jotta ammatissa jatkaminen on mahdollista. Koko koulutusta ei tarvitse suorittaa yhtäjaksoisesti, vaan viiden vuoden ajalle jaksottaminen on mahdollista esimerkiksi suorittamalla yksi vähintään seitsemän tunnin mittainen koulutuspäivä vuodessa.

(Onnila 2008, 30 – 31.)

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) hyväksyy jatkokoulutuksen koulutusohjelmat ja keskuksset sekä ylläpitää rekisteriä kuljettajien käymistä jatkokoulutukseksi hyväksytyistä koulutuspäivistä. Koulutuskeskus tekee ilmoituksen rekisteriin merkittävistä koulutuspäivistä ja antaa todistuksen koulutuspäivän käymisestä. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa vaadittavista ajolupakoulutuksista hyväksytään jatkokoulutukseksi yksi päivä kurssia kohti. Ammattipätevyyden voimassaolosta haetaan ammattipätevyyskortti tai pätevydestä tehdään merkintä ajokorttiin.

(Onnila 2008, 30 – 31.)

3.3.2 Ajo- ja lepoaika-asetus sekä sen soveltaminen

Ajo- ja lepoaikasäännökset koskevat eräin poikkeuksin kuorma- ja linja-auton kuljettajia. Autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat yhdenmukaisia koko Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella (ETA).

Ajo- ja lepoaikojen valvonta kohdistuu suomalaisiin ja ulkomaalaisiin ajoneuvoihin sekä niiden kuljettajiin. Sopimusten mukaisesti kunkin jäsenmaan tulee järjestää alueellaan asianmukaista ja säännöllistä valvontaa siten, että tarkastuksia suoritetaan sekä tiellä että yritysten tiloissa niin, että ne koskevat merkittävää ja edustavaa osaa kaikista niistä kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista, joihin sovelletaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettua EU:n asetusta (EY) nro 561/2006 ja tieliikenteen valvontalaitteista annettua EU:n asetusta (ETY) nro 3821/85. Suomessa ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaista valvontaa suorittavat sekä työsuojelupiirit että poliisi. Käytännössä tiellä tapahtuva ajo- ja lepoaikojen valvonta on kuitenkin jäänyt lähes pelkästään poliisille, sillä työsuojelupiirit suorittavat valvontaa nykyisin lähinnä kuljetusyritysten toimipaikoissa.

(Työsuojeluhallinto 2008, 5; Työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan lausunto 2/2009 vp.)

Pääsääntönä on että kyseistä asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti yleisillä teillä tapahtuvaan tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa (mukaan lukien mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu) on yli 3,5 tonnia, tai henkilöliikenteeseen, jossa käytettävät ajoneuvot on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen kuljettaja mukaan luettuna, ja tarkoitettuna tällaiseen käyttöön. Tulee ottaa huomioon, että säännöksiä sovelletaan myös tyhjänä ajamiseen. Ajo- ja lepoaika-asetusta ei kuitenkaan sovelleta yleisillä teillä suoritettuun ajoon silloin, kun kyseessä on yleisen tien suora ylitys, mikäli tällainen ajaminen liittyy työhön, jota tehdään pääasiallisesti yleisen tien ulkopuolella. Säännöksiä ei myöskään sovelleta erikoisajoneuvoihin, joita ei ole tarkoitettu käytettäväksi tavarain tai henkilöiden kuljettamiseen, kuten sellaisiin nosturiautoihin tai betonin pumppausautoihin, joilla ei kuljeteta tavaraa.

Asetusta sovelletaan puolestaan ajoneuvoyhdistelmiin, joissa vetoauto henkilöauto, mutta yhdistelmän kokonaismassa ylittää 3500 kg. Edellä mainitusta pääsäännöstä on säädetty sekä kaikkia jäsenvaltioita koskevia että jäsenvaltiokohtaisia poikkeuksia.

(Työsuojeluhallinto 2008, 6 - 7.)

3.3.2.1 Vuorokautinen ja viikoittainen ajoaika

Vuorokautinen ajoaika tarkoittaa kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan välistä ajoaikaa. Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia. Sitä voidaan kuitenkin viikon aikana kahdesti pidentää enintään 10 tuntiin. Kuljettajan ajoajaksi luetaan kaikki se aika, jonka ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Ajoaikaa eivät puolestaan ole esimerkiksi tauot tai odotusajat, kuorman purkaus tai lastaus, korjaus- ja huoltoajat, tapahtuivatpa ne tiellä tai muualla.

(Työsuojeluhallinto 2008, 14.)

Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia ja kahden peräkkäisen viikon yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia. (Viikko on ma klo 00.00 – su klo 24.00.)

(Työsuojeluhallinto 2008, 14.)

3.3.2.2 Tauko

Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan tulee pitää vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen vuorokausi- tai viikkolepoaikansa ala. Kyseinen tauko voidaan pitää myös kahtena osana. Tällöin ensimmäisen osan pitää olla vähintään 15 minuuttia ja toisen osan vähintään 30 minuuttia. Toinen osa tulee ajoittaa siten, että yhteenlaskettu ajoaika ei ylitä neljää ja puolta tuntia ennen toisen osan alkamista. Kuljettajan pitää muistaa, että muun työn tekeminen tauon aikana on kielletty. Tauon voi kuitenkin pitää liikkuvassa ajoneuvossa, esimerkiksi

monimiehitystilanteessa eli silloin kun ajoneuvossa on samanaikaisesti kaksi tai useampia kuljettajia.

(Työsuojeluhallinto 2008, 15.)

3.3.2.3 Vuorokausilepo

Vuorokausilevon tulee olla yhdenjaksoinen ja vähintään 11 tunnin mittainen joista 24 tunnin jaksoa kohden. Työhönsidonnaisuusaika (ajoaika, muu työaika, odotusaika ja tauot) voi olla yhteensä enintään 13 tuntia. Työn alkaessa vuorokausilevon jälkeen alkaa uusi 24 tunnin jakso. Vuorokausilevon saa kahden viikkoittaisen lepoajan välillä lyhentää enintään kolme kertaa vähintään 9 tunnin (=lyhennetty lepoaika) mittaiseksi. Lyhennystä ei tarvitse korvata vapaa-aikana. Työhönsidonnaisuusaika voi tällöin olla enintään 15 tuntia. Ellei vuorokausilepoa ole lyhennetty, se voidaan jakaa pidettäväksi enintään kahtena erillisenä jaksena, joista ensimmäisen tulee tällöin olla vähintään 3 tuntia ja jälkimmäisen vähintään 9 tuntia. Työhönsidonnaisuusaika tässäkin tapauksessa enintään 15 tuntia. Monimiehitystilanteessa tarkastelujakso on 30 tuntia. Tällöin kummallakin kuljettajalla on oltava vähintään 9 tunnin yhtäjaksoinen lepoaika ja työhönsidonnaisuusaika on enintään 21 tuntia.

(Työsuojeluhallinto 2008, 16 - 17.)

3.3.2.4 Viikkolepo

Viikkolevon tulee olla yhdenjaksoinen vähintään 45 tuntia kestävä lepoaika, ja sen on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä. Viikkolepo voidaan lyhentää vähintään 24 tuntiin yhden kerran peräkkäisen kahden viikon aikana. Kukin lepoajan lyhennys on kuitenkin korvattava lyhennystä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua muun, vähintään 9 tunnin lepoajan yhteydessä. Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan tulee pitää

joko kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa (vähintään 45 tuntia) tai yksi säännöllinen lepoaika ja yksi lyhennetty lepoaika (vähintään 24 tuntia).
(Työsuojeluhallinto 2008, 18.)

3.3.3 Henkilökohtaiset ominaisuudet

Kuljettajan henkilökohtaiset ominaisuudet ovat isossa roolissa kuljetusalalla työskennellessä. Kuljettajana toimiminen on hyvin kuormittavaa työtä ja se vaatii monia niin fyysisiä kuin henkisiäkin vahvuuksia. Yksintyöskentely, pitkät ajoajat, paikallaan istuminen ja kiire ovat tekijöitä, jotka voivat saada tuhoja aikaan, mikäli kuljettaja ei pidä itsestään huolta. Seuraavassa käsitellään tarkemmin kuljettajan päihteiden käytön sekä terveydentilan vaikutuksia työturvallisuuteen.

3.3.3.1 Päihteiden käyttö

Eritoten raskaalla ajoneuvolla liikenteessä liikkuesssa päihteet ovat turvallisuuden kannalta hyvin vakava ongelma. Päihtyneenä työskenteleminen on aina syytä estää, sillä erilaiset toiminnalliset virheet ja väärät havainnot sekä aivan mahdottomatkin ratkaisut ovat päihtyneelle todennäköisiä. Päihteiden vaikutuksia tulee arvioida työyhteisön toimesta laajasti ja samalla pitää korostaa myös yksilön vastuuta, sillä asiantuntijat ovat varmoja siitä että monet tapaturmat ovat seurausta krapulasta tai pitkän juhlimisen aiheuttamasta väsymyksestä. Yksittäisiin ongelmatapauksiin puuttuminen tulee tapahtua riittävän jämäkästi, mutta kuitenkin hienotunteisesti. Erilaisista jatkotoimista tulee päättää yhteisesti hyväksytyjen menettelytapojen mukaan.

(Kanerva 2008, 39 - 40.)

3.3.3.2 Terveystila

Ajoneuvoa ei saa kuljettaa, se jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset.

(Tieliikennelaki 5 luku 63 §.)

Kuljetusalalla toimiminen on kuormittavaa työtä, sillä sitä tehdään yksin ja välillä ollaan pitkiäkin aikoja ilman yhteyttä muihin. Onkin siis tärkeää, että kuljettajan henkinen sekä fyysinen terveystila on kunnossa. Poliisi myöntää luvan ajokortin saamiseen hakijalle, joka täyttää asetuksella säädetyt terveystaamukset ja jota ei alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi ole katsottava kuljettajana olevan liikenteelle vaarallinen.

(SKAL 2008d, 2.)

Raskaan ajoneuvon kuljettajien näön ja kuulon tulee olla hyviä, sillä suurin osa kuljettajille tulevasta informaatiosta tulee silmien kautta ja erilaisten äänihavaintojen teko voi ehkäistä kaluston vaurioitumista tai onnettomuuksia. EU:n myötä näkö- ja kuulotaamukset ovat tiukentuneet ja ammattikuljettajalla on velvollisuus esittää lääkärintodistus aikaisemmin ja useammin kuin henkilöautokortin omaavalla.

(SKAL 2008d, 40 - 41.)

Kuljettajilla on epäsäännöllisten työvuorojen takia usein myös epäsäännölliset ruokailuajat, ja he usein kiireessä syövät sitä, mitä käteensä saavat. Piirturikiekon tauot eivät myöskään aina osu hyvien taukopaikkojen läheisyyteen eikä autossa ole jääkaappia. Usein ajoreitin varrella oleva ruokatarjonta on varsin suppeaa, etenkin yöaikaan. Näiden seikkojen takia kuljetusalan ammattilaiset omaavat ammattiryhmittäin tarkasteltuna keskimääräistä suuremman painoindeksin. Auttaakseen kuljettajia voimaan paremmin esimerkiksi ABC-ketju on järjestänyt yhdessä Suomen sydänliitto ry:n kanssa kampanjan, jonka tarkoituksena on parantaa lounaiden terveellisyyttä sekä muutenkin edistää kuljettajien hyvinvointia, muun muassa järjestämällä heille erityiset taukolepopaikat. Ylipai-

nonsa takia kuljettajat kuuluvat myös aikuisiän diabeteksen riskiryhmään ja heille on olemassa erikseen laadittu, omanlainen hoitosuositus.

(Holla; Mediuutiset.)

Terveystilanteen seuraamisen jatkuvuudesta ammattiliikenteessä kertoo se, että kuorma-auton ajo-oikeuden haltijan ammattiluvan haltijan on toimitettava lääkärintodistus asuinpaikkansa poliisille kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän täyttää 50, 55, 60 tai 65 vuotta. Jos tulee syytä epäillä, ettei kuljettaja enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä hänet määräajassa toimittamaan uuden lääkärin- tai erikoislääkärintodistuksen tai suorittamaan uuden ajokokeen tai ajonäytteen.

(SKAL 2008d, 6 - 7.)

3.3.3.3 Henkinen hyvinvointi

Yhtälaillla tärkeää fyysisen hyvinvoinnin lisäksi on kuljettajan henkinen hyvinvointi. Henkinen hyvinvointi näkyy monin tavoin työyhteisössä sekä sen yksittäisissä jäsenissä. Se tuntuu hyvänä ja turvallisen työilmapiirinä, yhteistyön sujumisena sekä toiminnan häiriöttömyytenä. Kuljettaja voi tuntea henkisen hyvinvoinnin esimerkiksi haluna tehdä työtä sekä tunteena, että työ sujuu ja että hän hallitsee tekemänsä työn. Mikäli kuljettajalla puolestaan on paljon huolia, stressiä tai masentuneisuutta, se vaikuttaa suuresti hänen työntekoonsa. Henkinen pahoinvointi näkyy toiminnan ja tuotannon häiriöinä sekä vaikuttaa työtehoon. Myös poissaolot, työntekijöiden vaihtuvuus, voimakkaat ristiriidat, perustehtävien hämärtyminen sekä yleinen turvattomuuden ja pahoinvoinnin tunne ovat oireita siitä että työyhteisössä voidaan pahoin.

(Henkinen hyvinvointi työssä.)

Hyvillä työoloilla voidaan vaikuttaa kuljettajien henkiseen hyvinvointiin. Normaalisti työpaikkojen sosiaaliset suhteet ovat hyvin suuressa roolissa henkisen hy-

vinvoinnin kohentamisessa, voidaan esimerkiksi pyrkiä siihen, että taukojen aikana työntekijät pääsisivät yhtä aikaa juttelemaan ja hoitamaan sosiaalisia suhteitaan. Valitettavasti tämä on kuljetusliikkeiden tapauksessa hyvin harvinaista, sillä useimmiten kuljettaja työskentelee yksin. Kuljetusliikkeet voisivat kuitenkin pyrkiä suunnittelemaan aikataulujaan niin, että samalla suunnalla liikkuvat kuljettajat pääsisivät yhdessä viettämään taukoa kahvin tai ruokailun merkeissä. Mikäli tämä ei ole mahdollista, niin mielestäni hyvä tapa hoitaa henkistä hyvinvointia olisi soitella keskenään ainakin muutaman kerran päivässä, jotta kuljettajan mieli pysyisi virkeänä eikä väsymys pääsisi yllättämään. Tietysti näiden asioiden lisäksi pitää myös muistaa, että poistamalla työstä ja työympäristöstä aiheutuvat vaarat ja muut haitallisesti vaikuttajat tekijät, parannetaan huomattavasti työoloja ja tätä kautta myös henkistä hyvinvointia.

3.4 Yrittäjää koskevat vaatimukset

Kuljetusalalla toimii usein pienyrittäjiä, jotka ovat joko itse yrityksensä ainoita työntekijöitä tai sitten he työllistävät vain muutaman työntekijän. Yrittäjän tuleekin ottaa selvälle, mitä kaikkia vaatimuksia häneen kohdistuu työturvallisuuden osalta (työturvallisuuslain lisäksi) ja hänen tulee toimia niin, että yritys täyttää kaikki annetut vaatimukset. Ammattimaisen tavaraliikenteen harjoittaminen luokituu luvanvaraiseen elinkeinoaloihin ja jotta yrittäjä voi kyseistä toimea harjoittaa, hänen tulee käydä SKAL:n järjestämä tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Kyseisellä kurssilla yrittäjä hankkii itselleen koti- ja ulkomaanliikenteen harjoittamiseen vaadittavan yhteisöluvan. Jäljempänä kerron hieman tarkemmin liikenneluvasta ja sen lajista, yhteisöluvasta sekä tavaraliikenteen yrittäjäkurssista.

3.4.1 Liikennelupa

Liikennelupaa tarvitaan korvausta vastaan suoritettavassa tavarankuljetuksessa ja sen vuoksi voimassa oleva liikennelupa onkin edellytys luvanvaraisessa tavaraliikenteessä liikennöimiselle. Luvanvaraisen tavaraliikenteen harjoittamista

säätölee kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki. Liikennelupalajeja ovat yhteisölupa, kotimaan liikennelupa ja liikennetraktorilupa. Uusille luvanhakijoille myönnetään nykyään joko yhteisölupia tai liikennetraktorilupia. Aikaisemmin käytössä olleita kotimaan lupia myönnetään ainoastaan nykyisille luvanhaltijoille lupia uusittaessa tai kalustoa lisättäessä.

(Liikennelupa)

Liikennelupaa haetaan kirjallisella lupahakemuksella hakijan kotipaikan lääninhallitukselta. Lupa voidaan myöntää viideksi vuodeksi kerrallaan, ja se tulee aina uusiksi ennen viimeistä voimassaolopäivää. Liikenneluvan hakijan tulee täyttää seuraavat vaatimukset: hänen tulee olla hyvämaineinen, hänen tulee olla saanut ammattitaidostaan ajoneuvohallintokeskuksen myöntämä todistus (joka todistaa hakijan omaavan ammattipätevyysdirektiivin mukaiset tiedot ja taidot), ja hänen tulee olla oikeustoimikelpoinen sekä vakavarainen. Jos luvanhaltija ei enää täytä liikenneluvan saamisen edellytyksiä tai jos liikenteen harjoittamisessa on ilmennyt rikkomuksia, voi lupaviranomainen peruuttaa liikenneluvan joko kokonaan tai määräajaksi. Vähäisten rikkomusten vuoksi luvanhaltijalle voidaan luvan peruuttamisen sijasta antaa kirjallinen varoitus.

(Liikennelupa.)

Seuraavassa esimerkkitapaus liikenneluvan menettämisestä:

Ammattimainen moottoriajoneuvoliikenne - tilausliikennelupa - liikenneluvan peruuttaminen

Diaarinumero: 3449/37/73

Antopäivä: 20.12.1973

Taltio: 5118

X, jolle lääninhallitus oli vuonna 1970 myöntänyt tilausliikenneluvan yhdelle henkilöautolle Sotkamon kunnan alueella, oli vuonna 1970 syyllistynyt 3 kertaa ja vuonna 1971 kerran yleisen huvitilaisuuden häiritsemiseen juopuneena. Vuoden 1968 jälkeen X oli poliisin toimesta otettu juopumuksesta selviämään kaikkiaan 21 kertaa. Niistä oli vuoden 1973 aikana marraskuuhun mennessä sattunut 9 säilöönottoa. (Mitkä edellä mainituista olivat tapahtuneet ennen liikenneluvan myöntämistä lokakuun lopussa 1970, ei käynyt selville.) X:n mellastettua 17.4.1973 humalassa kotonaan ja naapurissa puukko kädessään lääninhallitus katsoen, ettei X enää omannut sitä luotettavuutta, mitä ammattimaisen moottoriajoneuvoliikenteen harjoittajalta vaadittiin, peruutti kokonaan X:n tilausliikenneluvan. KHO katsoi, ettei ollut syytä muutoin muuttaa lääninhallituksen päätöstä

*kuin että X:n liikennelupa oli oleva peruutettuna 6 kuukauden ajan. Peruutusai-
ka alkoi 7 päivän kuluttua siitä kun päätös oli annettu X:lle tiedoksi.*

TieliikenneL 5 §

A ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä 8, 24 ja 28 §

(Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 20.12.1973/5118)

Yhteisölupa

Suomessa myönnetty yhteisölupa oikeuttaa harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä kotimaassa ja ulkomailla Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Koti- ja ulkomaanliikenteen harjoittamiseen vaadittavan yhteisöluvan saamiseksi kurssseja järjestävät Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä eri puolilla Suomea sijaitsevat SKAL:n yhteistyöoppilaitokset. Kurssin sisältö määräytyy EU-direktiivin 98/76/EY mukaisesti ja kurssin opiskelumateriaalina käytetään SKAL ry:n ylläpitämiä aineistokansioita.

(Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi.)

3.4.2 Työterveyshuollon järjestäminen

Työterveyshuollon tavoitteena on terveellinen ja turvallinen työ ja työympäristö, sekä työntekijän terveyden ja työkyvyn ylläpitäminen. Työnantajan tulee järjestää ja kustantaa työntekijöilleen ehkäisevää terveydenhuoltoa.

(Työsuojelu Suomessa 2006, 16.)

Työnantaja voi itse päättää, kuinka työterveyshuolto järjestetään; terveyskeskukset voivat sopimus pohjaisesti antaa tarpeelliset palvelut tai ne voidaan ostaa yksityisiltä alalta toimivilta lääkäriasemilta tai työterveysyksiköiltä. Järjestelystä on kuitenkin ennen sopimuksen tekemistä pidettävä yhteyttä henkilöstöön.

(Kanerva 2008, 35.)

Työterveyshuolto antaa asiantuntemuksellaan oman panoksensa edistääkseen terveellisen ja turvallisen työympäristön suunnitelmallista kehittämistä. Sen toimet voivat ehkäistä työhön liittyviä sairauksia ja rasituksia. Pidemmällä aikavälillä

lä työterveyshuolto puolestaan edistää työ- ja toimintakyvyn ylläpitoa ja siksi parantaa työyhteisön toimivuutta. Työterveyshuolto tekee työntekijöille lakisääteisiä terveystarkastuksia sekä näiden työhön tullessa, että määräajoin myös työn kestäessä. Tarkastuksissa arvioidaan työkykyä ja työn vastaavuutta sekä tarvittaessa selvitetään korjaavia toimenpiteitä.

(Kanerva 2008, 36.)

Kuljetusalalla on tärkeää tehdä määräaikaistarkastuksia tasaisin väliajoin. Kuljettajien terveyttä sekä työn kuormittavuutta tulee mitata tasaisin väliajoin, jotta voidaan tietää, onko kuljettaja edelleen kykeneväinen jatkamaan sekä henkisesti että fyysisesti rankkaa työtä. Etenkin ikääntymisen mukanaan tuomiin oireisiin kannattaa kiinnittää huomiota, sillä esimerkiksi näön nopea heikkeneminen on hyvin suuri turvallisuusriski raskaalla kalustolla liikenteessä liikuttaessa.

3.5 Onnettomuustilanteiden ehkäisy ja ennakointi

Ennakointi on tärkein taito välttää vaaratilanteita, mutta siihen kuuluu myös valmius toimia oikein hätätilanteessa ja taito minimoida onnettomuuksien seuraamuksia. Kuljettajalla on suurin mahdollisuus vaikuttaa onnettomuuksiin välttämällä vaaratilanteita, toiseksi suurimmat vaikutusmahdollisuudet ovat toimia oikein hätätilanteessa, mutta valitettavasti onnettomuuksien seurauksien minimoinnissa kuljettajan vaikutusmahdollisuudet ovat jo hyvin pienet.

(SKAL 2008d, 39.)

3.5.1 Kuljettajan toiminta

Kuljettaja voi itse omalla toiminnallaan ehkäistä ja ennakoida mahdollisia onnettomuuksia melko paljon. Vaikuttavimpia tekijöitä ovat kuljettajan fyysinen ja henkinen kunto. Kun fyysinen kunto on hyvä, kuljettaja voi hyvin, on pirteä ja hänen tarkkaavaisuutensa pysyy korkealla. Puolestaan esimerkiksi ylipaino aiheuttaa nopeammin väsymistä ja tätä myötä myös tarkkaavaisuuskyky laskee.

Väsymys ja rattiin nukahtaminen ovat olennaisimpia tekijöitä raskaan liikenteen onnettomuuksissa. Suurimmat väsymystä aiheuttavat tekijät ovat sairaudet, lääkkeet, alkoholin käyttö, henkinen ja ruumiillinen rasitus, unen ja levon puute sekä huono ajoasento. Todellista tietoa väsymyksen aiheuttamista onnettomuuksista on kuitenkin vaikea saada, sillä ainoa tietolähde on kuljettaja itse. Ajo- ja lepoaikalaila (jota käsiteltiin luvussa 3.3.2) on pyritty vähentämään näitä onnettomuuksia, mutta totuus kuitenkin on, että pelkällä lainsäädännöllä ei pystytä onnettomuuksia ehkäisemään vaan kuljettajan virkeystila on hyvin pitkälti hänen omalla vastuullaan. Taukojen aikana kuljettajan tulisi pyrkiä rentouttamaan lihakset ja aivot, eikä miettiä ja stressata esimerkiksi tulevia ajoreittejä. Lyhyetkin tauot usein tehtynä ovat tehokkaampia väsymyksen poistajia kuin harvaan tehdyt pitkät tauot.

Kuljettajan ajo- ja ammattitaito tulevat esiin liikenteessä liikuttaessa. Kokenut kuljettaja pystyy helpommin aistimaan muidenkin tienkäyttäjien toimintaa ja omalla toiminnallaan ennakoimaan ja ehkäisemään mahdollisen onnettomuuden. On hienoa huomata, kuinka ammattilaisten kyydissä ei tarvitse olla peloissaan hetkeäkään, vuosia työkseen ajoneuvoa ajaneista kuljettajista huokuu turvallinen ja ammattitaitoinen tapa liikkua liikenteessä ja käsitellä ajoneuvoa, myös paineen alaisena. Kuljetustehtävillä on usein kiire, kun on sovittu että tavara on tiettyyn aikaan perillä. Kuljetussopimuksia tehtäessä tulisikin käyttää maalaisjärkeä ja välttää liian kireitten aikataulujen tekemistä. Taitava kuljettaja ei ota turhia riskejä, vaan pystyy toimimaan rauhallisesti paineen ja kiireenkin alaisena sekä huomioimaan esimerkiksi keli- ja sääolosuhteet.

(SKAL 2008d, 40 - 41.)

3.5.2 Raskaan ajoneuvon ominaispiirteet liikenteessä

Raskaalla ajoneuvolla on kevyeen ajoneuvoon verrattuna monia erityispiirteitä, jotka vaativat kuljettajalta ammattitaitoa ja tietämystä ajoneuvon ja kuorman käyttäytymisestä. Kuljettajien vaihto autosta toiseen vaikeuttaa heidän toimin-

taansa käytännössä, sillä mikään ajoneuvo tai yhdistelmä ei ole hallintalaitteiltaan ja käytökseltään täysin samanlainen. Raskaan ajoneuvon kuljettajan täytyy ottaa huomioon ajoneuvonsa pituus ja laatu, koska ajoneuvon tai yhdistelmän kääntyvyys riippuu suuresti näistä asioista sekä akselistojen sijoituksesta. Muu liikenne ei välttämättä ymmärrä, kuinka paljon tilaa yhdistelmä vaatii kääntymiseen.

(SKAL 2008d, 37.)

Samoin ajoneuvon paino ja moottorien teho vaikuttavat kiihdytykseen ja jarrutusmatkojen pituuteen. Ajoneuvojen tekniikka on kehittynyt ja erilaiset apujarrut ovat tulleet käyttöön (sähköjarru, pakokaasujarru ja erilaiset moottorijarrut). Apujarrut lyhentävät pysähtymismatkaa, estävät varsinaisten jarrujen häipymisilmiöitä ja pidentävät varsinaisten jarrujen ikää. Teoriassa erilaisten ajoneuvojen laadulla ja koolla ei pitäisi olla eroja jarrutusmatkojen pituuteen, mutta käytännössä raskaiden ajoneuvojen pysähtymismatkat ovat huomattavasti pidemmät kuin esimerkiksi henkilöautolla. Raskaiden ajoneuvojen renkaille on asetettu erilaisia vaatimuksia, niin lainsäädännöllisesti, kuin käytönkin kannalta. Raskaan kaluston renkaat suunnitellaan kestävänsä pitkään ja suuria kuormituksia. Pitkään kestävä eli ns. kova rengas ei ominaisuuksiltaan ole samanlainen kuin pehmeä rengas, jonka pitokyky mm. jarrutuksissa on parempi. Raskaassa kalustossa on yleistä renkaiden pinnoitus ja pintoja irtoaa silloin tällöin. Kokenut kuljettaja kuuleekin jo renkaiden äänistä etukäteen mahdollisen irtoamisen ja ennakoi tilanteen vaihtamalla renkaan riittävän ajoissa.

(SKAL 2008d, 37.)

Olennaisen parannuksen raskaiden ajoneuvojen pysähtymiseen ovat tuoneet lukkiutumattomat jarrujärjestelmät, sillä tällöin ajoneuvoa voidaan samanaikaisesti jarruttaa ja ohjata. Jarrut ovat kuitenkin tekninen väline, joihin saattaa tulla vikaa, ja kuljettajan on syytä seurata ajoneuvon ja varsinkin perävaunun käyttäytymistä jarrutustilanteessa. Jarrujen ja jarrujärjestelmän kunto on hyvin olennainen osa liikenneturvallisuutta, ja niihin onkin kiinnitetty huomiota

lainsäädännöllisesti tiukentamalla raskaan kaluston jarruvaatimuksia sekä yhteensovittamista.

(SKAL 2008d, 37.)

Suomessa jarrujen vaatimustaso on korkea, ja meillä ollaan edelläkävijöitä jarrujen testauksissa. Viranomaisilla on nimittäin käytössään tien päällä liikuteltavia jarrudynamometrejä, joilla voidaan testata ajoneuvon jarrut muulloinkin kuin katsastuksen yhteydessä. Muulla tavalla jarrujen toimintakunnon tarkastus tien päällä olisi lähestulkoon mahdotonta, lisäksi tällä tavalla voidaan testata myös ulkomaisia kalustoja.

Kuorma ja kuormanlaatu ovat olennainen osa liikkumista. Suomessa ja Ruotsissa kuorman sidontaan kiinnitetään ehkä eniten huomiota koko Euroopassa. Kuljettajan tulee huolehtia kuorman erityisominaisuuksista, kuten painopisteestä, painon jakaumasta, liikkuvuudesta (nesteet), korkeudesta, leveydestä ja laadusta. Ajoneuvon rakenne vaikuttaa suuresti kuorman sijoitteluun ja sidontaan. Suomessa on kuormakoreista ja kuorman kiinnittämisestä annettu lainsäädännössä vaatimukset, kuinka ne tulee rakentaa ja kuorma varmistaa. Käsittelen kuorman sijoittelua ja sitomista tarkemmin luvussa 5.

(SKAL 2008d, 38.)

3.5.3 Kuljettajan oma-aloitteiset turvatarkastukset ajoneuville

Hyvin hoidettu kuljetustehtävä riippuu monesti myös ajoneuvon kunnosta. Olennainen osa kuljetuksesta on kuorman sijoittelu ja sidonta. Lisäksi tietysti ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ovat myötävaikuttamassa onnettomuuksiin raskaalla kalustolla, varsinkin yhdistelmillä, useammin kuin henkilöautoilla.

Turvallisen toiminnan edellytyksenä on kuljettajan ajoneuvotuntemus, kuljettajan tulee tiedostaa riskit, jotka liittyvät raskaisiin ajoneuvoihin eli koko, massa, kuormitus, jarrutusmatkat ja tekniset ratkaisut sekä tekninen toiminta.

Ammattimaisessa liikenteessä ajoneuvojen kunnosta vastaa usein monta eri kuljettajaa ja vastuu ajoneuvon kunnosta saattaa unohtua tai se siirretään seu-

raavalle kuljettajalle. Myös tiedonkulussa ihmiseltä toiselle saattaa tulla katkoksia. Kuljettaja kuitenkin itse vastaa ajoneuvostaan ja sen kuormasta liikkueensa tien päällä. Ajoneuvon säännöllinen huolto ja tarkastus sekä jatkuva seuranta on vastuullisen ”isännän” ja kuljettajan hartioilla. Kuljettajien ja kuljetusliikkeiden tulisi tietää vastuunsa ajoneuvojen huolto- ja korjaustarpeista. Pelkät huollot ja korjaukset eivät riitä, vaan niiden jälkeen tulee seurata ajoneuvon kuntoa ja huolehtia niistä.

(SKAL 2008d, 42.)

Ammattilaisen arkipäivän kuuluu niin ajonaikainen jatkuva ajoneuvon ja kuorman seuranta kuin pysähdysten aikainen ns. rahtimiehen kierroskin. Rahtimiehen kierros tarkoittaa sitä, että kuljettaja kiertää tauon aikana ajoneuvonsa ja tarkastaa yleisluonnollisesti, ettei missään ole vikaa, katsoo esimerkiksi, että renkaissa on ilmaa. Ajoneuvon ja kuorman seuranta pysähdysten aikana ei vie kauan aikaa, mutta saattaa säästää riittävän aikaisella huomaamisella ja asiaan puuttumisella todella suurilta vahingoilta.

3.5.4 Toiminta hätä- ja onnettomuustilanteessa

Hätätilanteeseen joutuminen kertoo siitä, että kuljettaja on epäonnistunut ennakoisissa tai tilanne ei ole ollut ennalta arvattavissa. Hätätilanteessa ei yleensä ole aikaa kuin vähän ja kuljettajalla on enää hyvin vähän tehtävissä, mutta hän voi yrittää vähentää onnettomuuden seurauksia vähentämällä nopeuden niin pieneksi kuin mahdollista, ohjaamalla loppuun saakka ja valitsemalla törmäyskohdan.

(SKAL 2008d, 41.)

Onnettomuustilanteessa jokaisella tienkäyttäjällä on velvollisuus pysähtyä ja auttaa onnettomuuden uhreja sekä estää lisävahinkojen syntyminen. Onnettomuuspaikalla tulisi ensimmäiseksi arvioida tilanne; loukkaantuneiden lukumäärä, vammojen laatu ja toiminnan kiireellisyysjärjestys. Ensimmäisenä tulisi auttaa niitä, jotka ovat hengenvaarassa ja antaa välitöntä ensiapua uhreille, jotka

mahdollisesti menehtyisivät ilman ensiapua. Lisäonnettomuuksien välttämiseksi tulee muuta liikennettä varoittaa laittamalla varoituskolmio riittävän etäälle. Häätöilmoitus tehdään soittamalla aluehäätäkeskukseen numeroon 112 ja kertomalla rauhallisesti ja selkeästi, kuka soittaa, mitä on tapahtunut ja missä, loukkaantuneiden lukumäärä sekä avuntarve.

(SKAL 2008d, 41.)

4 VAKUUTUKSET KULJETUSLIIKKEEN TYÖTURVALLISUUDESSA

Kuljetusyrityksen toimintaan liittyy paljon riskejä, kuten esimerkiksi kaluston hankintaan liittyvät pääomariskit, kaluston nopea kuluminen, palkatun henkilöstön aiheuttamat vahingot sekä kuljetussopimusten tulkinnasta syntyneet erimielisyydet. Yrittäjälle on tärkeää turvata toiminnan jatkuminen ja hänen on tärkeää varautua yllättäviinkin tapahtumiin. Riskeihin liittyviä taloudellisia ja oikeudellisia voidaan, ja eräissä tapauksissa on pakkokin, kattaa tietyltä osin vakuutuksilla. Seuraavissa alaotsikoissa kerron vahinko- ja sosiaalivakuutuksista, joilla on työturvallisuuden kannalta olennainen merkitys.

4.1 Vahinkovakuutukset

Kuljetusyritykselle pakollisia vahinkovakuutuksia ovat lakisääteinen tapaturmavakuutus (jos palkattua työvoimaa), moottoriajoneuvon liikennevastuuvakuutus (liikennevakuutus) sekä lakisääteiset eläkevakuutukset. Vakuutusehdoissa on aina vakuutuskohtaisia eroja. Alla olevat vakuutustiedot perustuvat Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjolan ja A-Vakuutuksen lajikohtaisiin vakuutusehtoihin.

(SKAL 2008e, 2.)

4.1.1 Liikennevakuutus

Liikennevakuutus on Suomessa ja melkein koko Euroopassa lakisääteinen. Vakuuttamisvelvollisuus perustuu liikennevakuutuslakiin ja -asetukseen. Käytännössä se koskee kaikkia moottoriajoneuvoja, joita käytetään liikenteessä, silloinkin kun kysymyksessä on rekisteröimätön tai katsastamaton ajoneuvo ja vaikka sitä käytettäisiin yleisten liikenneväylien ulkopuolella.

(SKAL 2008e, 2.)

4.1.1.1 Vakuuttamisvelvollisuus

Rekisteröitävien ajoneuvojen vakuuttamisvelvollisuus koskee omistajaa ja ajoneuvon pysyvää haltijaa. Tämän velvollisuuden valvonta tapahtuu käytännössä rekisteröinnin yhteydessä. Liikennevakuutus tehdään usein samalla, kun muutos rekisteriviranomaiselle. Uusi vakuutus- ja muutosilmoitus on tehtävä ajoneuvorekisteriin seitsemän päivän kuluessa muutoksen tapahtumisesta. Uusi liikennevakuutus on tehtävä, kun ajoneuvon omistusoikeus vaihtuu, vakuutus irtisanotaan siirtyväksi toiseen vakuutusyhtiöön, rekisteriin merkitty haltija vaihtuu tai poistuu omistajan pysyessä samana tai rekisteriin merkitään aikaisemman omistajan lisäksi myös haltija. Liikennevakuutuskeskus määrää hyvikemaksun vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä siltä ajalta, jolloin ajoneuvolla ei ole ollut liikennevakuutusta. Hyvikemaksu on perusvakuutusmaksu 4 - 10-kertaisena. Hyvikkeen määrä riippuu siitä, onko vakuuttamattomalla ajoneuvolla aiheutettu vahinkoa vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntiaikana.

(Ajoneuvovakuutukset tuoteseloste, 5; SKAL 2008e, 3.)

4.1.1.2 Korvaukset

Suomalainen liikennevakuutus on korvauspiiriltään yksi maailman laajimmista, ja siitä korvataan vastapuolen sekä henkilö- että omaisuusvahingot. Henkilöva-

hinkokorvauksiin ovat yleensä oikeutettuja kuljettajan syyllisyydestä riippumatta kaikki liikenneonnettomuudessa vahinkoa kärsineet.

(SKAL 2008e, 4.)

Liikennevakuutuksesta korvataan henkilövahinkojen osalta muun muassa seuraavia asioita: tarpeelliset sairaanhoitokulut, ansionmenetys, pysyvä vika tai haitta, pysyvä kosmeettinen haitta, kipu ja särky, tulojen myöhentyminen sekä surmansa saaneen kohtuulliset hautajaiskulut ja hänen omaisilleen maksettava perhe-eläke. Liikennevahingossa pysyvästi vammautuneelle maksetaan työkyvyttömyyseläkettä, mikäli vammasta on aiheutunut tulojen tai elatuksen väheneminen. Työkyvyttömyyseläkettä saavalle voidaan maksaa hänen kuntouttamisesta aiheutuvia kustannuksia.

(SKAL 2008e, 5.)

4.1.1.3 Korvausrajoituksia

Liikennevakuutus ei korvaa henkilövahinkoa, jonka ajoneuvon kuljettaja on aiheuttanut itselleen kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen vereensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai välittömästi sen jälkeen vähintään 1,2 promillea. Jos veren alkoholipitoisuus on alle edellä mainittujen arvojen, voidaan korvaus maksaa alennettuna tai se voidaan kokonaan evätä ottaen huomioon kuljettajan oma myötävaikutus vahingon syntymiseen. Huumeet ja muut lääkeaineet ovat liikenteessä alkoholiin rinnastettavia.

(SKAL 2008e, 5.)

Edellä kerrottu alkoholipitoisuusraja koskee Suomessa sattuneita liikennevahinkoja. Kuljetusliikkeiden on maailmalla liikuttaessa muistettava, että jokainen valtio toimii oman kansallisen lainsäädäntönsä puitteissa. Monissa Euroopan maissa (mm. Liettuassa, Slovakiassa ja Tšekissä) liikennejuopumuksen rajana on 0 meidän 0,5 promillen sijasta. Tämä heijastuu myös sitten niihin rajoihin, jotka vaikuttavat vahingon sattuessa omien henkilövahinkojen korvattavuuteen.

(Viitanen 2009.)

4.1.1.4 Vihreän kortin sopimus (Green Card)

Vihreä kortti eli Green Card on kansainvälinen todistus voimassa olevasta liikennevakuutuksesta ja sen saa maksutta liikennevakuutuksen myöntäneestä vakuutusyhtiöstä. Suurin osa Euroopan valtioista sekä muutamat Pohjois-Afrikan (esim. Marokko, Tunisia) ja Lähi-idän valtiot (esim. Iran, Israel) kuuluvat ns. vihreän kortin yleissopimuksen piiriin. Sopimuksella laajennetaan yhdessä sopimusvaltiossa otettua lakisääteistä liikennevakuutusta tulemaan voimaan myös muissa sopimuksen piiriin kuuluvissa valtioissa. Mikäli ajoneuvolla ei ole voimassa olevaa vihreää korttia, on rajalla otettava maan liikennevakuutus.

(Vihreä kortti; SKAL 2008f, 7.)

Ulkomailla tapahtuvissa liikennevahingoissa tulee muistaa, että siellä toimitaan ensisijaisesti tapahtumamaan oman liikennevakuutuslain ja korvauksia koskevan säännösten mukaan (poikkeuksena valintamahdollisuus EU- ja ETA-maissa ja Sveitsissä). Sellaiset vahingonkorvaukset, jotka Suomen liikennevahinkojen korvauskäytännön mukaan ovat ”itsestäänselvyyksiä”, eivät edellä mainituista syistä välttämättä olekaan korvattavia ulkomailla tapahtuvissa vahingoissa.

(SKAL 2008e, 7.)

4.1.1.4.1 Liikennevakuutus EU- ja ETA-maissa ja Sveitsissä

Suomessa myönnetty liikennevakuutus on voimassa kaikissa EU- ja ETA-maissa ja Sveitsissä. Tästä huolimatta suositellaan, että maksuton vihreä kortti hankitaan aina Pohjoismaiden ulkopuolelle EU- tai ETA-maihin suuntautuviin automatkoille. Liikennevahinko, joka on sattunut EU- ja ETA-maissa, korvataan vahingon tapahtumamaassa voimassa olevien säännösten mukaan. Vahingon kärsinyt voi myös valita vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kotipaikkana olevan toisen EU- tai ETA-maan vakuutusturvan, mikäli katsoo sen olevan paremmin korvaustilanteeseensa sopiva. Suomen liikennevakuutuslain mukaan toisessa EU- tai ETA-maassa vahingon aiheuttaneen ja Suomessa liikennevakuutetun

ajoneuvon kuljettaja, omistaja ja matkustajat ovat oikeutettuja myös henkilövahinkokorvauksiin oman ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Vastaavaa säännöstä sovelletaan myös suomalaisen tai muun EU- tai ETA-alueen kansalaisen henkilövahinkoihin, mikäli liikennevahinko sattuu välittömällä läpikulkumatkalla EU- tai ETA-maasta toiseen EU- tai ETA-maahan.

(SKAL 2008e, 8.)

EU-maita ovat Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Irlanti, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Latvia, Liettua, Luxemburg, Malta, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tšekki, Unkari, Viro ja Yhdistynyt Kuningaskunta.

ETA-maita ovat Islanti, Liechtenstein ja Norja.

4.1.1.4.2 Muut vihreän kortin maat

Vahingon sattuessa muissa vihreän kortin maissa, kuin EU- tai ETA-maissa, korvausvelvollisuus määräytyy tapahtumamaan lakien ja säännösten mukaan. Näissä maissa ei liikennevakuutuksesta yleensä korvata vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan, omistajan eikä mukana seuraavien ilmaismatkustajien henkilövahinkoja.

(SKAL 2008e, 8.)

4.1.2 Autovakuutus

Autovakuutus on vapaaehtoinen vakuutus ja sen tarkoituksena on korvata omalle ajoneuvolle aiheutuneet suoranaiset esinevahingot sekä erikseen mainitut muut kustannukset, kuten esimerkiksi hinauskustannukset lähimpään korjaamoon. Autovakuutuksen malli voidaan valita useammasta eri vakuutusyhdistelmästä, joiden korvauspiirin laajuus ja vakuutusmaksu poikkeaa toisistaan. Autovakuutukseen liittyy omavastuu, joka voidaan valita useammasta eri vaihtoehdosta, ja sen suuruus vaikuttaa myös vakuutusmaksuun. Omavastuu on

käytössä pääasiallisesti kaikissa autovahingoissa ja kaikkien vakuutusyhdistelmien yhteydessä.

(SKAL 2008e, 10.)

4.1.3 Lakisääteinen tapaturmavakuutus

Lakisääteinen tapaturmavakuutus on tapaturmavakuutuslakiin perustuva järjestelmä, jossa työnantajalla on velvollisuus vakuuttaa työntekijänsä ja työntekijällä puolestaan on oikeus saada korvausta työtapaturman ja ammattitaudin aiheuttamista menetyksistä. Tapaturmavakuutukseen kuuluvat työntekijät eli henkilöt, jotka ovat työsuhteessa. Myös yrityksen osakkaat, jotka työskentelevät yhtiön lukuun ja saavat työstään vastinetta, kuuluvat tapaturmavakuutuksen piiriin, elleivät he johtavan asemansa, omistusosuutensa (yli 50 %:n omistus) ja määräämisvaltansa perusteella jää pakollisen vakuuttamisen ulkopuolelle.

(SKAL 2008f, 17.)

Tapaturmavakuutuslain 1 luvun 4 §:n mukaan tapaturmalla tarkoitetaan äkillistä, ennalta arvaamatonta ja ulkoisen tekijän aiheuttamaa tapahtumaa, josta on seurauksena vamma tai sairaus. Äkillisyys tarkoittaa tapahtuman yhtäkkisyyttä ja nopeutta ja ennalta arvaamattomuus tarkoittaa, että tapaturma sattuu työntekijän tahtomatta eli se on odottamaton ja yllättävä tapahtuma. Ulkoisella tekijällä tarkoitetaan vahingoittuneesta riippumatonta seikkaa, joka aiheuttaa vahingon, esimerkiksi kadun liukkaus, kuoppa tiessä, päälle kaatuva esine, käteen osuva terävä esine. Tapaturman tulee sattua joko työssä - eli työtä tehdessä - tai työstä johtuvissa olosuhteissa (työpaikalla tai työpaikkaan kuuluvalla alueella, matkalla asunnosta työpaikalle tai päinvastoin, työntekijän ollessa työnantajan asioidilla). Myös työntekijälle hänen yrittäessään varjella tai pelastaa työnantajansa omaisuutta tai työtoimintansa yhteydessä ihmishenkeä sattunut tapaturma korvataan. Tapaturmana korvataan niin ikään pahoinpitelystä tai muusta toisen henkilön tahallisesta teosta aiheutunut vamma tai sairaus. Työtapaturmana korvataan myös vamma, joka on syntynyt lyhyenä, enintään yhden vuorokauden pituisena aikana ja jota ei korvata ammattitautina. Tällainen vamma on esimerkiksi työliikkeen yhteydessä tapahtunut lihaksen tai jänteen kipeytyminen. (Työtapaturma.)

4.2 Sosiaalivakuutukset

Sosiaalivakuutuksen tarkoituksena on turvata vakuutettujen toimeentulon jatkuvuus eräiden sosiaalisten riskien, lähinnä vanhuuden, sairauden, tapaturman, kuoleman sekä työttömyyden varalta. Maksettavat etuudet ovat eläkkeitä ja eläkkeen luonteisia rahasuorituksia, sairaanhoitokorvauksia sekä työttömyysturvaetuuksia. Niitä täydentävät useimpiin vakuutuslajeihin kuuluvat kuntoutusetuudet.

(SKAL 2008f, 4.)

4.2.1 Sosiaalivakuutus yrityksen ja yrittäjän näkökulmasta

Kuljetusalaa koskevia yksityisen sektorin työeläkelakeja ovat mm. työntekijän eläkelaki (TyEL) ja yrittäjän eläkelaki (YEL). Sosiaalivakuutuksia on niin pakollisia kuin vapaaehtoisiaakin. Työnantaja vastaa työeläke- ja tapaturmavakuutusmaksuista ottamalla vakuutuksen haluamastaan vakuutusyhtiöstä.

4.2.1.1 Yrityksen pakolliset sosiaalivakuutukset

Työnantajan lakisääteisiin sosiaalivakuutusvelvoitteisiin kuuluvat sosiaaliturvamaksu, työeläketurvan järjestäminen palveluksessa oleville työntekijöille sekä lakisääteisen tapaturmavakuutuksen ja sen liitännäisvakuutusten ottaminen työntekijöille. Sosiaalivakuutusmaksut määräytyvät työntekijöiden ennakonpidätyksen alaisista palkoista, ja tapaturmavakuutusmaksun yhteydessä peritään myös työttömyys- ja ryhmähenkivakuutusmaksu. Sosiaalivakuutusmaksujen maksaminen tapahtuu niin, että työnantajat maksavat sosiaalivakuutusmaksut kokonaisuudessaan työeläke- ja vakuutusyhtiöille ja perivät työntekijöiltä palkanmaksun yhteydessä työntekijän maksuosuuden, työntekijät siis osallistuvat työeläke- ja työttömyysvakuutusturvan kustantamiseen. Tätä pakollista henkilöstön vakuuttamista voidaan aina täydentää vapaaehtoisilla vakuutuksilla, ja ne voivat olla esimerkiksi henkivakuutuksia, työkyvyttömyysvakuutuksia, sairaus tai

sairauskulu- vakuutuksia, yksityistapaturmavakuutuksia, matkavakuutuksia, eläke- vakuutuksen lisäetuja tai yksilöllisiä eläkevakuutuksia.

(SKAL 2008f, 8 - 9.)

4.2.1.2 Yrittäjän sosiaalivakuutukset

Yrittäjää ja hänen perheenjäseniään koskeva ainut pakollinen vakuutus on työ- eläkevakuutus kansaneläkkeen ja sairausvakuutuksen lisäksi. Vapaaehtoisesti yrittäjä voi kuitenkin sisällyttää itsensä esimerkiksi tapaturmavakuutuslain piiriin ja yrittäjä voi täydentää vakuutusturvaansa erilaisilla vapaaehtoisilla vakuutuk- silla.

Suomessa asuva yrittäjä on vakuutettava yrittäjän eläkelain (YEL) mukaan, jos hän on 18 - 68-vuotias, jos yrittäjätoiminta on jatkunut yhtäjaksoisesti ainakin neljä kuukautta sen jälkeen, kun hän on täyttänyt 18 vuotta, jos hänen työtulon- sa on keskimäärin vähintään 6561 € vuodessa (v. 2009) tai jos hänellä ei yrittä- jätyönsä perusteella ole oikeutta muun lain mukaiseen eläkkeeseen.

YEL:n piiriin kuulumisen edellyttää, että yrittäjä itse työskentelee yrityksessä. YEL koskee liikkeen- ja ammatinharjoittajia, sekä pääasiallisesti myös heidän yrityksessään palkatta työskenteleviä perheenjäseniä, avoimen yhtiön kaikkia yhtiömiehiä, kommandiittiyhtiön vastuunalaisia yhtiömiehiä, osakeyhtiön johta- vassa asemassa olevia osakkaita, jotka joko yksin tai yhdessä samassa talou- dessa asuvien perheenjäsentensä kanssa omistavat yhtiöstä enemmistön (yli 50 %).

(SKAL 2008f, 4.)

4.2.2 Työeläketurvan järjestäminen

Työeläketurvan järjestämiseksi tulee yrittäjän sekä työnantajan ottaa asianmu- kainen vakuutus valitsemastaan eläkelaitoksesta. Eläketurvan järjestämiselle on kussakin työeläkelaisissa mainittu määräaika, jonka kuluessa asia on hoidettava

kuntoon. Vakuuttamisvelvollisuuden toteuttamista valvoo Eläketurvakeskus ja mikäli laiminlyöntejä tapahtuu, on seurauksena mm. korotettu vakuutusmaksu. (SKAL 2008f, 10.)

Työnantajan on järjestettävä työntekijöilleen eläketurva palkanmaksua seuraavan kuukauden aikana, jos maksetut ansiot työntekijälle ovat vähintään 50 € kuukaudessa. Vakuuttamismielessä työntekijät jaotellaan työnantajan mukaan kahteen ryhmään: sopimus- ja tilapäisiin työnantajiin. Sopimustyönantajiksi katsotaan kaikki ne työnantajat, joilla on yksikin vakituinen työntekijä tai työntekijälle maksetut ansiot kuuden kuukauden ajalta ovat vähintään 7152 € (v. 2009). (SKAL 2008f, 10 - 11.)

Tilapäisen työnantajan tulee hoitaa työntekijöidensä eläketurva ilmoittamalla valitsemaansa eläkeyhtiöön palkanmaksua seuraavan kuukauden 20. päivään mennessä tunnistetietonsa, työntekijöiden nimi- ja henkilötiedot sekä ansiot ja ansiokuukauden ja maksaa ansioiden perusteella lasketun maksun. Jos tilapäisen työnantajan maksamat palkat ylittävät 7152 € (v. 2009) kuuden kuukauden aikana, työnantajan tulee tehdä vakuutus sopimus ylitystä seuraavan kuukauden alusta. (SKAL 2008f, 11.)

Sopimustyönantaja puolestaan järjestää eläketurvan työntekijöilleen täyttämällä ja palauttamalla vakuutushakemuksen valitsemaansa eläkevakuutusyhtiöön, ensimmäistä palkanmaksua seuraavan kuukauden kuluessa. Työnantajan tulee ilmoittaa TyEL-vakuutushakemuksen yhteydessä omat tunnistetietonsa, yhteystietonsa sekä palveluksessaan olevin työntekijöiden nimet ja henkilötunnukset. Hakemuksessa työnantaja ilmoittaa myös vakuutuksen hoitoon liittyviä asioita, esimerkiksi kuinka hän haluaa hoitaa työntekijöidensä ansiotietojen ilmoittamisen ja vakuutusmaksujen maksamisen. (SKAL 2008f, 11.)

5 KULJETUSTAPAHTUMAN OHJEISTUS TYÖTURVALLISUUDEN KANNALTA

Ajoneuvon oikealla kuormaustavalla ja kuorman varmistamisella on suuri merkitys liikenne- ja työturvallisuudelle. Mikäli kuorma on huonosti sidottu, väärin sijoitettu tai tarkastamatta jätetty, voivat seuraukset olla kohtalokkaita.

Lainsäädännössämme on vaatimuksia ajoneuvon kuormaamista ja kuorman varmistamista varten. Vaatimuksia löytyy tieliikennelaista, asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä ja liikenneministeriön päätöksessä kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä.

5.1 Lasti ja kuormaus

Kuljettaja joutuu päivittäin tekemisiin lastin ja kuorman kanssa. Vaikka kuljettaja ei itse aina välttämättä kuormaa tee, on hän siitä vastuussa eli hänen tulee huolehtia, että se tehdään vaatimusten mukaisesti ja turvallisesti. Kuljetusliikkeet joutuvat usein kuljettamaan erittäin suurta ja painavaa lastia, joka väärin lastatuna saa aikaan suuria tuhoja. Seuraavissa alaotsikoissa kerron hieman tarkemmin erilaisista kuormaukseen liittyvistä vaatimuksista.

5.1.1 Yleinen kuormausvaatimus

Tieliikennelain 6. luvun 87. §:ssä edellytetään, että ajoneuvo on kuormattava siten, ettei kuorma saa vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua. Kuorma on lisäksi suojattava kuormapeitteellä, jos on vaara, että kuorma pölyää tai varisee tielle ajoviiman vaikutuksesta.

(SKAL 2008a, 1.)

5.1.2 Sallittuja massoja koskevat vaatimukset

Ajoneuvossa ja ajoneuvoyhdistelmässä ei koskaan saa kuljettaa suurempaa kuormaa kuin tieliikenteessä sallitut mitat, ajoneuvon akselille tai telille kohdistuvat massat, ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa taikka kuljetukselle myönnetty asianmukainen poikkeuslupa (erikoiskuljetukset) sallivat. Myöskään akselille ja telille kohdistuva massa sekä ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa eivät saa ylittää kuljetusreitillä sallittua suurinta arvoa. Kuorma on sijoitettava sillä tavalla, että sallittuja akseli- tai telimassoja ei ylitetä eikä vetävän ajoneuvon massasta riippuvaa hinattavan ajoneuvon kyt-kentämassaa ylitetä.

(SKAL 2008a, 1.)

5.1.3 Sallittuja mittoja koskevat vaatimukset

AAKT:N 45 §:ssä säädetään, että ajoneuvo on kuormattava siten, että kuorma ei sivusuunnassa ulotu ajoneuvon korin tai kuormatilan ulkopuolelle. Kuormakori tai kuorma ei saa koskaan ylittää ajoneuvon etuakselin kohdalta mitattua leveyttä enempää kuin 0,35 metriä. Pitkien esineiden kuljetuksessa ajoneuvo tulee kuormata niin, ettei kuorma ulotu ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle edessä yhtä metriä ja takana kahta metriä enempää. Tällöin ei myöskään ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurinta sallittua pituutta saa ylittää. 49 §:ssä mainitaan, että silloin kun kuorma ulottuu edessä ajoneuvon ääriviivan ulkopuolelle tai takana yli yhden metrin ääriviivan ulkopuolelle, on kuorman uloin osa selvästi merkittävä. Merkintään on käytettävä punaista tai punakeltaista vähintään 300 mm x 300 mm suuruista merkkilippua. Pimeän, hämärän tai muutoin sääolosuhteiden taikka vastaavan syyn niin edellyttäessä on kuormanulokkeen merkintään kytkettävä edessä valkoista valoa eteenpäin näyttävää valaisinta ja valkoista heijastinta sekä takana punaista valoa taaksepäin näyttävää valaisinta ja punaista heijastinta.

Erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetun liikenneministeriön päätöksen 29 §:ssä on säädetty kuorman sallitut etu- ja takaylitykset jakamattomien esineiden kuljetuksissa.

5.1.4 Kuorman sijoittaminen kuormatilaan

Kuorman sijoittamisesta säädetään AAKT:n 46 §:ssä. Ajoneuvo pitää kuormata siten, että kuormasta tulee mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus. Kuorman painopisteen tulee aina olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. Painavimmat kolliit tulee kuormata alimmaisiksi. Kuorma on tuettava mahdollisuuksien mukaan tavaratilan etupäätyä vasten, jolloin pystytään estämään kuorman eteenpäin siirtyminen esimerkiksi voimakkaissa jarrutustilanteissa. Kuormauksessa tulee kuitenkin ottaa huomioon se, että kuorma on sijoitettava siten, että ajoneuvolle sallittuja akseli- ja/tai telimassoja ei ylitetä. Mikäli kuljetetaan esinettä, jossa on teräviä osia, se tulee kuormata siten, että terävät osat on suunnattu taaksepäin.

5.1.5 Kuorman painopiste

Lainsäädännössä edellytetään ajoneuvon kuormattavan siten, että ajoneuvolle sallittua akseli-, teli- ja kokonaismassaa ei ylitetä. Tilanteissa, joissa ajoneuvo kuormataan täyteen kokonaismassaan, on kuorman oikealla sijoituksella suuri merkitys siihen, ettei sallittuja massoja ylitetä. Kuorman painopiste pitää sijoittaa kantavuuden mukaisella kuormakoolla yleensä mahdollisimman lähelle ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. Tällöin kuorman massa jakaantuu oikeassa suhteessa etu- ja taka-akselille. Kuorman virheellinen sijoittaminen saattaa akseli- ja /tai telimassojen ylittymisen lisäksi heikentää ajoneuvon käsiteltävyyttä. (SKAL 2008a, 3 - 4.)

5.1.6 Kuorman varmistaminen

AAKT:n 47 §:ssä säädetään kuorman varmistamiseen liittyvistä vaatimuksista. Ajoneuvossa oleva kuorma ei saa koskaan kuormakorissa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorma ei myöskään saa oleellisesti liikkua kuormakoriin nähden, kun kuormaan vaikuttaa eteenpäin voima, joka vastaa kiihtyvyyttä 10 m/s tai sivulle taikka taaksepäin voima, joka vastaa kiihtyvyyttä 5 m/s. Mikäli kuljetettavan esineen korkeus on sen leveyttä suurempi, tulee kuorman varmistamisessa ottaa huomioon myös kappaleen kaatumismahdollisuus. Kuorma tulee varmistaa liikkumista vastaan käyttämällä kuorman tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä. Kuorman sitominen on yleisin tapa kuorman varmistamisessa liikkumista vastaan.

(SKAL 2008a, 4.)

5.1.7 Kuorman sitomista koskevat yleiset vaatimukset

Kuorman sitomisessa tulee ottaa huomioon seuraavat vaatimukset, jotka on esitetty AAKT 48:ssä: Sidontaan käytettävien sidontavöiden on oltava ehjiä ja niiden on oltava kunnolla kiristettyjä ja kireys on tarvittaessa tarkastettava kuljetuksen aikana. Sidontavöiden nimellislujuuksien summan kuormatilan molemmilta puolilta yhteenlaskettuna on oltava vähintään kuorman painon suuruinen sekä sivulle ja taaksepäin puolet kuorman painosta, jollei kuorman tuenta tai kitkakerroin salli pienempää sidonnan lujuutta. Mikäli yksittäinen side tai kiinnitin irtoaa, vaurioituu tai löystyy, se ei saa heikentää muuta kuorman sidontaa. Sitomisvälineen kiristyslaitteet on sijoitettava ajoneuvoon niin, etteivät ne lisää sen leveyttä. Sidontavyö ei myöskään saa olla ajoneuvon tai kuorman terävää reunaa vasten. Tarvittaessa sidontaväline ja/tai kuorma tulee suojata sopivalla tavalla, esimerkiksi kulmasuojalla. Kuorman eteenpäin liikkumista estävän sidontavälineen tulee olla mahdollisimman vaakasuorassa, eikä se ilman erityistä syytä saa olla yli 60 asteen kulmassa vaakatasoon nähden.

(SKAL 2008a, 6.)

5.2 Kuljetustapahtuman valvonta

Tieliikennelain ja sen nojalla annettujen asetusten perusteella ajoneuvo ja ajoneuvoyhdistelmä tulisi kuormata siten, että sallittuja akseli-, teli- ja kokonaismassoja ei ylitetä. Mikäli sallitut massat ylitetään, on kuljettaja tuomittava tieliikennelain rikkomisesta sakkorangaistukseen. Mikäli ylitys on suurempi kuin kuormamaksulaissa säädetyt toleranssit, määrätään lisäksi ylikuormamaksu yleensä ajoneuvon haltijalle. Seuraavassa on esitetty Suomen ylikuormamaksulain keskeisintä sisältöä.

(SKAL 2008g, 1.)

5.2.1 Ylikuormalain piiriin kuuluvat kuljetukset

Laki ylikuormamaksusta koskee ylikuorman kuljettamista tavarankuljetukseen tarkoitetussa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tai sen perävaunussa tieliikennelaissa tai sitä vastaavassa Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitetulla tiellä. Kyseistä lakia ei sovelleta muulla traktorilla kuin liikennetraktorilla ja sen perävaunulla suoritettavaan kuljetukseen silloin, kun kysymyksessä on moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/66) 17 a §:ssä tarkoitettu kuljetus (maa- ja metsätalouden omat kuljetukset).

5.2.2 Toleranssit

Ylikuormamaksu annetaan silloin, kun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallittu kokonaismassa ylitetään enemmän kuin 5 %:lla tai sen akseli- tai telimassa ylitetään enemmän kuin 10 %:lla. Painorajoitetulla tieosuudella tai sillalla lasetaan ylitykset painorajoituksen mukaan. Yliraskaassa (erikoiskuljetus) kuljetuksessa katsotaan olevan maksullista ylikuormaa saman tien, kun ylitetään kuljetusluvassa mainitut akseli-, teli- tai kokonaismassat.

(SKAL 2008g, 1.)

5.2.3 Ylikuorman toteaminen

Ylikuormamaksu määrätään vain sellaisista ylikuormista, jotka liikenteen valvoja toteaa välittömästi kuljetuksen aikana. Ylikuorma todetaan yleensä punnitsemalla akseli- ja telimassat tai kokonaismassa, mutta ylikuorma voidaan todeta myös laskemalla kuorman massa tilavuuden perusteella, rahtikirjoista tai muulla luotettavalla tavalla. Liikenteen valvoja voi ylikuorman toteamiseksi määrätä ajoneuvon kuljetettavaksi kiinteään punnituspaikkaan, jos on syytä epäillä, että ajoneuvossa kuljetetaan ylikuormaa. Määräyksestä ei kuitenkaan saa aiheutua kohtuuttomia kustannuksia tai kohtuutonta ajanhukkaa. Lain perusteluissa on todettu, että poikkeama ajoreitiltä punnituspaikalle ei saisi ylittää kymmentä kilometriä.

(SKAL 2008g, 2.)

5.2.4 Maksuvelvollinen

Ylikuorman joutuu maksamaan se, joka ylikuorman kuljettamisen aikaan on kuljetukseen käytetyn ajoneuvon omistaja tai haltija. Mikäli ylikuorma on ajoneuvoyhdistelmässä, ylikuormamaksu määrätään vetoauton omistajan/haltijan maksettavaksi. Henkilön, joka ei asu Suomessa, sekä ulkomaisen yhteisön, laitoksen ja säätiön maksettavaksi määrätyn maksun suorittamisesta on niiden täällä oleva edustaja vastuussa. Poliisipiirin päällikkö määrää tällöin vastuussa olevan edustajan yhteisvastuulliseksi maksuvelvollisen kanssa. Ylikuormamaksu määrätään kuljetustehtävän antajan maksettavaksi, silloin kun hänen rahtikirjaan ilmoittamansa tai muutoin antamansa kuorman massaa tai tilavuutta koskeva virheellinen tieto on johtanut ylikuorman syntymiseen.

(SKAL 2008g, 5.)

6 LAINSÄÄDÄNTÖHANKKEITA TYÖTURVALLISUUDEN OSALTA

Lait päivittyvät ja uusiutuvat tasaisin väliajoin vastaamaan paremmin nykypäivää. Seuraavassa esimerkki lainsäädäntöhankkeesta työturvallisuuden osalta, joka tulee vaikuttamaan eritoten kuljetusliikkeiden toimintaan.

HE 33/2009 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taksinkuljettajien ammattipätevyydestä ja eräksi siihen liittyvistä laeiksi sekä laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain muuttamisesta.

Kyseisen esityksen tavoitteena on taksinkuljettajien ammattitaidon kehittäminen ja sen seurauksena asiakaspalvelun ja kuljetusten turvallisuuden parantaminen ja liikenneturvallisuuden lisääminen. Keskityn kuitenkin tarkastelemaan ainoastaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain rangaistussäännöksen muuttamista.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan kovempia rangaistuksia, mikäli kuljettaja ajaa ilman ajo-oikeutta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa. Esityksessä halutaan muuttaa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16. päivänä maaliskuuta 2007 annetun lain (273/2007)

24. §:n 1 momentti ja lisätä lakiin uusi 24 a § seuraavasti:

24 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 3 §:n 1 momentin säännöksiä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä, 17 §:n 2 momentin säännöksiä ammattipätevyyden osoittavan asiakirjan mukana pitämisestä tai esittämisestä, 17 §:n 3 momentin säännöksiä ajoneuvon luovuttamisesta, 8 tai 9 §:n säännöksiä ajoneuvon kuljettamisesta, on tuomittava kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

24 a §

Viittaukset muualla laissa oleviin rangaistussäännöksiin

Rangaistus kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ssä.

Rangaistus vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä ja vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 19 §:ssä.

Seuraavassa on perusteluita lain muuttamiseen:

Rikoslain 23 luvun 10 §:n 1 momentissa todetaan, että joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, raitiovaunua, junaa, alusta tai ilma-alusta ajo-oikeudetta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomittava kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Se, että sovellettaisiin rikoslakia tässä tapauksessa, nostaisi ilman asianmukaista kelpoisuutta tapahtuvan ajamisen ajo-oikeudetta ajamisen tapaan vankeusuhkaisten rangaistussäännösten piiriin. Aikaisemmin raskaan ajoneuvon kuljettajilta ei ole vaadittu ammattipätevyyden osoittamista erillisellä luvalla.

Koska raskaan kaluston kuljettamiseen liittyvät ammattipätevyysvaatimukset tiukentuvat, olisi perusteltua tehostaa vaatimusten noudattamista yksinomaan sakkouhkaista rangaistusta ankarammalla enimmäisrangaistuksella. Mikäli raskaan ajoneuvon kuljettaja toimisi ilman asianmukaista hänelle kuuluvaa ammattipätevyyttä, olisi kuljettaja perusteltua voida tuomita teosta myös rikoslain mukaisesti vankeusrangaistukseen, jos teko sitä edellyttäisi. Näiden seikkojen takia 24 §:ään lisättäisiin viittaus mahdolliseen ankarampaan rangaistukseen, joka lakiin sisällytettävän erillisen viittaussäännöksen (24 a §) mukaan viittaisi rikoslakiin ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiin. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) on säädetty kuljettajalta vaadittavasta ajoluvasta, sen mukana pitämisestä ja esittämisestä. Lain rangaistussäännöksen (19 §) mukaan rangaistus vastoin lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä tehdystä vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta on säädetty rikoslain 44 luvun 13 §:ssä, jossa rangaistusmaksimina on kaksi vuotta vankeutta. Joka muutoin tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo kyseistä lakia, on mainitun lain 19 §:n 3 momentin mukaan tuomittava vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksesta sakkoon.

Eduskunta hyväksyi kyseisen ehdotuksen kuorma- ja linja-autojen kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain muuttamisesta Helsingissä 18.9.2009 ja laki astuu voimaan 1.1.2010.

7 YHTEENVETO

Turvallisuus on olennainen osa nykyaikaista työtä, näillä sanoilla aloitin tiivistelmän ja haluan aloittaa samoilla sanoilla myös yhteenvedon, sillä lause pitää niin hyvin paikkansa. Kun kuljetusliikkeiden työturvallisuusasiat ovat kunnossa, on töitä paljon helpompi ja mukavampi tehdä. Työturvallisuuslaki määrittelee raamit työturvallisuuden vaatimuksista, mutta yksityiskohtaisempaa ja tarkempaa sisältöä saadaan ministeriöiden päätöksistä. Työturvallisuuslain keskeisimpänä tavoitteena on korostaa työpaikkojen järjestelmällistä, suunnitelmallista ja pitkäjänteistä toimintaa työntekijöiden työturvallisuuteen ja työterveyteen vaikuttavissa asioissa. Työturvallisuuslaissa korostetaan oma-aloitteisuutta sekä sitä, että laki on luonteeltaan ennalta vaikuttava. Työnantajan tulee estää vaara- ja haittatekijöiden syntyminen, poistaa vaara- ja haittatekijät tai, jos tämä ei ole mahdollista, ne tulee korvata vähemmän vaarallisilla tai vähemmän haitallisilla vaihtoehdoilla. Suurin vastuu kuljetusliikkeiden työturvallisuudessa on nimenomaan työnantajalla, hänen tulee varmistaa, että ajoneuvot on katsastettu ja rekisteröity, niistä löytyy tarvittavat turvavarusteet sekä laitteet. Lisäksi hänen tulee perehdyttää ja kouluttaa työntekijät, ja hänen vastuullaan on myös erilaisen liiketoiminnassa tarvittavien lupien hakeminen sekä lainsäädännön noudattamisen varmistaminen. Työntekijän rooli on toki myös tärkeä, mutta hänellä ei ole kuitenkaan yhtä suurta vastuuta. Lain mukaan työntekijä on ainoastaan ilmoitusvelvollinen havaitsemistaan vioista ja puutteista, hänellä on oikeus työstä pidättäytymiseen sekä hänen tulee toimia yhteistoiminnassa työnantajan kanssa.

Nykyisin EU vaikuttaa suuresti myös kuljetusliikkeiden arjen työturvallisuuteen. Jatkuvasti tulee uusia asetuksia ja direktiivejä, joita varten kuljetusliikkeet joutu-

vat tekemään välillä kalliitakin muutoksia, esimerkkinä mainittakoon digitaalinen ajopiirturi. Uskon että monelle pienemmälle kuljetusliikkeelle investoinnit ovat suhteessa rahallisesti suuria, mutta toki tulee muistaa, että nämä parannukset ja muutokset lisäävät myös turvallisuutta niin kuljettajan, kuljetusliikkeen kuin muunkin liikenteen osalta.

Olisi todella hienoa voida todeta, että pelkällä lainsäädännöllä voitaisiin saada poistettua kaikki epäkohdat, joita kuljetusliikkeiden työturvallisuudessa ilmenee, mutta näin ei valitettavasti ole. Työturvallisuuslainsäädännön noudattamiseen annetaan kyllä ohjeita ja niiden noudattamatta jättämisestä saa rangaistuksen, mutta siltikin viime kädessä vastuu lain, asetuksien ja direktiivien noudattamisesta jää kuljettajalle ja yrittäjälle. Yrittäjä vastaa siitä, että työolosuhteet ovat kunnossa ja kuljettaja vastaa siitä, että kyseisiä työolosuhteita käytetään hyödyksi ja niitä käytetään lainmukaisesti. Kuljettaja on hyvin vastuullisessa asemassa liikkueensa tiellä raskaalla ajoneuvolla, joten hänen tulee olla virkeä sekä havainnointikykyinen ja ennen kaikkea hänen tulee haluta noudattaa turvallista tapaa kuljettaa kuormaa. Ammattitaitoinen kuljettaja tunnistaa riskit ja vaarat liikenteessä, sekä hän osaa lukea muiden liikenteessä liikkuvien toimintaa.

Opinnäytetyöstä tuli mielestäni selkeä ja kattava yleisselvitys kuljetusliikkeiden työturvallisuuteen liittyvästä lainsäädännöstä ja sen sisältämistä vaatimuksista. Uskon, että pienemmät kuljetusliikkeet voisivat hyödyntää opinnäytetyötäni suunnitellessaan työturvallisuutta omassa yrityksessään. Työni voisi toimia runkona, jonka pohjalta hyvää ja turvallista työturvallisuussuunnitelmaa lähdettäisiin toteuttamaan ja kehittämään jokaiselle yritykselle omannäköiseksi.

KUVAT

Kuva 1 EU-kilven keltainen kehys, s.28

Kuva 2 Esimerkki keulamerkinnästä, s.29

Kuva 3 Esimerkki kylkimerkinnästä, s.29

Kuva 4 Kuljettajakortti, s.33

TAULUKOT

Taulukko 1 Tieliikenneonnettomuudet, s.26

LÄHTEET

Ajoneuvovakuutukset tuoteseloste.

https://www.brandgate.fi/lahivakuutus/public/763/Ajoneuvovakuutus_tuoteseloste (Luettu 10.11.2009)

Digitaalinen ajopiirturi

http://www.ake.fi/AKE/Ammattiliikenne/Digitaalinen_ajopiirturi/ (Luettu 5.2.2009)

EU-kilven keltainen kehys.

http://www.skaf.fi/index.phtml?C=1699&product_id=41&s=468 (Luettu 9.10.2009)

HE 33/2009 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taksinkuljettajien ammattipätevyydestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain muuttamisesta.

<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2009/20090033> (Luettu 19.10.2009)

Henkinen hyvinvointi työssä.

<http://www.tyosuojelu.fi/fi/hyvinvointi> (Luettu 18.11.2009)

Holla, T. Ylipainosta tasapainoon.

http://www.sydanliitto.fi/sydan_lehti/sydan_4_05/fi_FI/ylipaino/ (Luettu 28.11.2009)

Kanerva, R. 2008. Työ turvalliseksi - työpaikan hyvät työturvallisuuskäytännöt. Helsinki: Edita Prima Oy.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 20.12.1973/5118

<http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kho/muut/1973/197305118> (Luettu 16.11.2009)

Kuikko, T. 2006. Työturvallisuus ja sen valvonta.

Hämeenlinna: Karisto Oy.

Kuljettajakortti.

<http://www.tyosuojelu.fi/upload/kuljettajakortti.jpg> (Luettu 16.11.2009)

Liikennelupa.

<http://www.skaf.fi/index.phtml?s=99> (Luettu 9.10.2009)

Liikenne- ja viestintäministeriö. Toimintatavat.

<http://www.lvm.fi/web/fi/toimintatavat> (Luettu 28.10.2009)

Liikenneturva. Suomen tieliikenneonnettomuudet -tilastokirja

<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/tilastokirja.php>

Mediuutiset. Lääkehoitokaavio opastaa diabetespotilaan hoidossa.

<http://www.medi uutiset.fi/uutisarkisto/article350319.ece>

Ojala, T & Vehmas, A. 2002. Kuljettajan liikenneturvallisuusosaaminen. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 9/2008.

<http://www.ake.fi/NR/rdonlyres/BD705ED5-7C1C-449A-B69E-748A3E681B30/0/AKE908Kuljettajanliikenneturvallisuusosaaminen.pdf> (Luettu 28.10.2009)

Onnila, H. 2008. Ammattipätevyysdirektiivi. Auto tekniikka ja kuljetus 11 - 12, 30 - 32)

Saloheimo J. 2003. Työturvallisuus – perusteet, vastuu ja oikeussuoja. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy

Siiki, P. 2002. Työturvallisuuslainsäädäntö Työnantajan ja työntekijän velvollisuudet ja oikeudet. Helsinki: Edita Prima Oy.

SKAL. 2008a. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Ajoneuvon kuormaaminen ja kuorman varmistaminen.

SKAL. 2008b. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Ajoneuvojen rekisteröinti ja katsastaminen.

SKAL. 2008c. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Digitaalinen ajopiirturi.

SKAL. 2008d. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Liikenneturvallisuus.

SKAL. 2008e. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Liikenneyrittäjän vahinkovakuutukset.

SKAL. 2008f. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Sosiaalivakuutus.

SKAL. 2008g. Suomen kuljetus- ja logistiikka ry. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi. Ylikuormamaksut ja -sakot.

SKAL järjestönä.

<http://www.skal.fi/index.phtml?s=2> (Luettu 11.11.2009)

Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi.

<http://www.skal.fi/?e=54&i=11&s=424> (Luettu 10.11.2009)

Työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan lausunto 2/2009 vp.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/tyvl_2_2009_p.shtml (Luettu 10.11.2009)

Työsuojeluhallinto. 12.623 €:n seuraamukset kuljetusliikkeelle ylityörajojen ylittämisestä.

<http://www.tyosuojelu.fi/fi/1165/2452> (Luettu 9.10.2009)

Työsuojeluhallinto. 2008. Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat.
Tampere: Multiprint Oy

Työsuojelu Suomessa. Sosiaali- ja terveysministeriön esitteitä
2006:16. Helsinki: Yliopistopaino.

Työtapaturma.

<http://www.tyosuojelu.fi/fi/tyotapaturma> (Luettu 21.10.2009)

Työterveyslaitos 2008. Työturvallisuuslaki – Soveltamisopas.
Tampere: Tammer-Paino Oy.

Työturvallisuuskeskus TTK. Kuljetus ja logistiikka

<http://www.tyoturva.fi/index.phtml?s=51> (Luettu 21.10.2009)

Vihreä kortti.

<http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/modules/system/stdreq.aspx?P=672&VID=default&SID=289969409915758&S=0&C=21944> (Luettu 23.11.2009)

Viitanen, J. 2005. Promillerajat eri maissa.

<http://www.tuulilasi.fi/artikkelit/promillerajat-eri-maissa> (Luettu 29.10.2009)

LAINSÄÄDÄNTÖ

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090

Asetus ajoneuvon käytöstä tiellä 4.12.1992/1257

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15. päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavana- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15. päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta

Komission asetus (EY) N:o 1360/2002, annettu 13. päivänä kesäkuuta 2002, tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen n:o 3821/85 mukauttamisesta tekniikan kehitykseen.

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 21.7.2006/693

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273

Laki luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 15.2.1991/342

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 20.1.2006/44

Laki ylikuormamaksusta 14.1.1982/51

Liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä 14.12.1982/940

Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista 17.12.1992/1715

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 4.9.2009/171

Neuvoston asetus (ETY), annettu 20. päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista

Neuvoston asetus (EY) N:o 2135/98, annettu 24. päivänä syyskuuta 1998, tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen (ETY) N:o 3821/85 sekä asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanosta annetun direktiivin 88/599/ETY muuttamisesta

Rikoslaki 19.12.1889/39

Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608

Tieliikennelaki 3.4.1981/267

Työntekijän eläkelaki 19.5.2006/395

Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen hyväksynnästä 19.12.2002/1244

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 11.10.2007/893

Valtioneuvoston asetus liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta 19.12.2002/1245

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 13.3.2002/194

Yrittäjän eläkelaki 22.12.2006/1272